

HNS KONVENSJONEN

HNS Konvensjonens forhold til andre internasjonale konvensjoner

Kandidatnr: 486

Veileder: Professor dr. juris Hans Jacob Bull

Leveringsfrist: 25. nov 2003

Til sammen 17372 ord

Dato 24.11.03

Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING	1
1.1	PROBLEMSTILLING	1
1.2	BAKGRUNNEN FOR AVHANDLINGEN	2
1.3	RETTSKILDENE OG METODEN	3
1.3.1	INNLEDNING	3
1.3.2	RETTSKILDENE OG HNS KONVENSJONEN	4
2	HNS KONVENSJONEN	7
2.1	INNLEDNING	7
2.2	HISTORIKK	8
2.2.1	BEHOVET FOR KONVENSJONEN	8
2.2.2	HVORDAN ARBEIDET HAR GÅTT FREM ETTER VEDTAKELSEN	9
2.3	DEKNINGSOMRÅDET TIL KONVENSJONEN	11
2.3.1	INNLEDNING	11
2.3.2	DET GEOGRAFISKE ANVENDELSESOMRÅDET	11
2.3.3	DET SAKLIGE ANVENDELSESOMRÅDET	12
2.4	ANSVARSGRUNNLAGET I KONVENSJONEN	18
2.4.1	ANSVARSSUBJEKTET	18
2.4.2	HOVEDREGLEN: OBJEKTIVT ANSVAR	19
2.4.3	UNNTAKSREGLEN I ART. 7, ANNET LEDD	20
2.5	ERSTATNINGSANSVARET I KONVENSJONEN	23
2.5.1	INNLEDNING	23
2.5.2	EIERENS BEGRENSEDE ANSVAR - FØRSTE TIER	24
2.5.3	FONDSANSVARET - ANDRE TIER	25
2.6	DIREKTEKRAVS MULIGHETEN	28
2.7	TILFELLENE SOM INVOLVERER FLERE SKIP	29

3 SAMHANDLINGEN MELLOM HNS KONVENSJONEN OG ANDRE

KONVENSJONER **31**

3.1	INNLEDNING	31
3.2	KOLLISJONSKONVENSJONEN AV 1910	31
3.2.1	BAKGRUNNEN FOR KONVENSJONEN	31
3.2.2	KONVENSJONENS DEKNINGSOMRÅDE	32
3.2.3	ANSVARET ETTER 1910 KONVENSJONEN	33
3.3	HARMONISERINGS BESTEMMELSEN I HNS KONVENSJONENS ART 42	35
3.4	DE MULIGE KONFLIKTENE	36
3.4.1	SKADE TYPENE SOM ER FELLES FOR KONVENSJONENE	36
3.4.2	KONFLIKTENE	39
3.5	NÆRMERE OM DE SPESIFIKKE KONFLIKTENE	44
3.5.1	INNLEDNING	44
3.5.2	KONFLIKTEN VED ANSVARSPLASSEING HOS SKIP NR 2	45
3.5.3	KONFLIKTEN VED DELT ANSVAR FOR PERSONSKADENE	46
3.5.4	KONFLIKTEN VED DELT ANSVAR FOR TINGSKADENE	49
3.6	LØSNINGER PÅ KONFLIKTENE	49
3.6.1	INNLEDNING	49
3.6.2	ENDRE 1910 KONVENSJONEN	50
3.6.3	OPPSIGELSE AV 1910 KONVENSJONEN	51

OPPSUMMERING OG AVSLUTNING **54**

REGISTER **56**

1 Innledning

1.1 Problemstilling

Temaet for denne avhandlingen er The Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the carriage of Hazardous and Noxious substances by Sea 1996, heretter kalt for HNS konvensjonen, som regulerer ansvaret for skader ved frakten av farlige og skadelige stoffer på sjøen.

Formålet med avhandlingen er å belyse mulige konflikter mellom HNS konvensjonen og dagens regler vedrørende sammenstøt mellom skip, som er gjengitt i sjøloven¹ og analysere de virkninger disse konfliktene vil få.

I avhandlingen vil jeg presentere grunntrekkene i HNS konvensjonen og få frem de viktigste materielle regler som er av betydning. HNS konvensjonen vil berøre mange forskjellige og viktige områder og jeg vil i denne avhandlingen i tillegg til å rette blikket mot hovedtrekkene i konvensjonen, rette blikket mot fordelingen av erstatningsansvaret og oppgjøret mellom partene i en kollisjon mellom to eller flere skip. Videre vil jeg sammenlikne HNS konvensjonens regler med de tilsvarende reglene i andre konvensjoner som Norge er part i. Her vil jeg konsentrere meg i hovedsak om "the International Convention for the Unification og Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels" fra 1910². I de tilfellene det er konflikter vil jeg se på hva disse konfliktene mellom konvensjonene består av og deretter se på muligheter for å løse disse konfliktene.

¹ Lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr 39.

² Også kjent som kollisjons konvensjonen av 1910.

1.2 Bakgrunnen for avhandlingen

Denne avhandlingen er rettet mot HNS konvensjonen på grunn av dens aktualitet i dag. For tiden har denne konvensjon ikke trådt i kraft og er kun ratifisert av fire stater, mens den er underskrevet av åtte andre stater, der blant Norge som pr tid jobber med spørsmål vedrørende ratifiseringen av denne konvensjonen.

Problemstillingen som er valgt angående konflikter mellom ansvarssystemene til HNS konvensjonen og 1910 konvensjonen om kollisjoner mellom skip³, også kjent som Brussel konvensjonen, vil kunne anses som et lite og begrenset område av HNS konvensjonen. At det kan oppstå konflikter på dette området er anerkjent av flere parter som har arbeidet med utviklingen av HNS konvensjonen. En av disse er direktøren for IOPC-fondet⁴, som har utarbeidet en rapport vedrørende samvirket mellom HNS konvensjonen og de andre store ansvarskonvensjonene som eksisterer i dag⁵. I denne rapporten gjør han rede for at det foreligger potensiale for konflikter mellom HNS konvensjonen og 1910 konvensjonen, uten at han går nærmere inn på dette og forutsetter at ingen konflikt vil forekomme i sin rapport.

Videre har denne problemstillingen om eventuelle konflikter mellom disse to konvensjonene og følger av dette, blitt tatt opp av de norske delegatene til HNS konvensjonens Correspondence Group's møte i Ottawa i juni 2003⁶. Her ble svaret at en eventuell konflikt mellom konvensjonene ikke ville være av avgjørende betydning for ratifiseringen av HNS konvensjonen og at eventuelle tiltak vedrørende 1910 konvensjonen var opp til de enkelte statene å avgjøre.

³ International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with Respect to Collisions between Vessels, 1910.

⁴ International Oil Pollution Compensation Fund.

⁵ LEG 87/11/1 ANNEX 1 p. 2.

⁶ LEG 87/11/1 ANNEX 3.

Med dette som bakgrunn har jeg sett at det vil være et behov for å se litt nærmere på denne problemstillingen og løsningen av den i forhold til det pågående norske arbeidet med å forberede ratifikasjonen av HNS konvensjonen.

1.3 Rettskildene og metoden

1.3.1 Innledning

Rettskildebildet i denne avhandlingen er litt spesielt ettersom HNS konvensjonen pr dags dato ikke har trådt i kraft og er kun ratifisert av noen få stater, noe som viser at det er lite rettspraksis og statspraksis å ta tak i, om noe i det hele tatt, som kan belyse konvensjonen. Siden HNS konvensjonen ikke er ratifisert for Norges del vil den ikke være del av den norske retten og man må se nærmere på konvensjonen gjennom prinsippet om konvensjonstolkning hvis man skal tolke innholdet i konvensjonen. Ettersom det er her snakk om en internasjonal konvensjon vil også rettskilde bildet være noe annerledes enn for vanlig lovtolkning. Mer om spørsmålet rundt HNS konvensjonens rettskilder vil bli behandlet mer inngående i punkt 1.3.2.

Rettskilde situasjonen blir annerledes i forhold til 1910 konvensjonen, ettersom denne konvensjonen er allerede en del av den norske retten ved at den er ratifisert og videre gjengitt i den norske sjøloven⁷. Utgangspunktet her vil være at Norge vil være forpliktet til å gjengi konvensjonens bestemmelser i de norske lovbestemmelsene slik at de i størst mulig grad harmoniserer med hverandre. Videre skal reglene i sjøloven tolkes gjennom prinsippene for vanlig lovtolkning. Spørsmålet blir da om man kan forholde seg til 1910 konvensjonen og dennes dokumenter som rettskilder i denne sammenhengen, for å få innblikk i hva disse bestemmelsene virkelig inneholder. Dette temaet om verdien på denne kilden er meget oversiktlig hvor det har vært reist noe kritikk rundt bruken av konvensjonene og deres forarbeider, årsaken til dette er at disse ofte vil være svært utilgjengelige og at Stortinget ikke har hatt disse forelagt for seg ved behandlingen av

⁷ I hovedsak kapittel 8.

konvensjonen. Men disse synspunktene har ikke ført frem og det er vanlig å se på konvensjonen og dennes forarbeider som forarbeider til den nasjonale loven⁸.

Bakgrunnen for dette er kravet om ensartethet rundt forståelsen og bruken av konvensjons bestemmelsene. Svaret blir da at man må se på konvensjonen som et forarbeide til sjølovens bestemmelser på området vedrørende sammenstøt. Dermed vil det være mulig å bruke konvensjonen og dens forarbeider til å belyse reglene i den norske sjøloven der det er behov for det.

1.3.2 Rettskildene og HNS konvensjonen

Det naturlige utgangspunktet i tolkningen av en konvensjon er ordlyden i konvensjonen, der man gjennomfører en streng tolkning sammenfattet med formålet til konvensjonen. Dette fremgår av grunnprinsippene vedrørende konvensjonstolkning. Disse prinsippene finner man i Statuttene til ICJ, Den internasjonale domstol og Wienkonvensjonen⁹. Det er spesielt Wienkonvensjonens artikkel 31 som er av betydning for hvilke kilder som er anerkjent i forbindelse med tolkning av konvensjoner og traktater. At man skal gå ut ifra den objektive ordlyden og konvensjonens formål er gjengitt i første ledd. Artikkel 32 åpner for bruk av forarbeider i arbeidet med tolkningen hvis disse dokumentene kan belyse de tilfellene der konvensjonens ordlyd er uklar eller er urimelig. Men i den senere tid har bruken av forarbeider ved tolkningen av konvensjoner blitt mer anerkjent. Videre er bruken av slike forarbeider som kilder også vanlig praksis i andre stater¹⁰ og dette vil bidra til ensartet tolkning ved å se på disse dokumentene.

Det som vil kunne anses som forarbeider til HNS konvensjonen vil først og fremst være dokumentene fra Legal Committee hos IMO, hvor man har behandlet bestemte spørsmål som kan oppstå ved bruken av konvensjonen. Et problem med disse dokumentene, som er skrevet før inngåelsen av konvensjonen, vil være at de ikke er

⁸ Eckhoff 2001 s. 289, Lødrup 1966 s. 87.

⁹ Statute of the International Court of Justice, 26. juni 1945 & Vienna Convention on the Law of Treaties, 23. mai 1969.

¹⁰ Eckhoff 2001 s. 290.

samlet i en fullstendig samling, noe som ofte vil gjøre det vanskelig å få tak i disse dokumentene. Ofte vil disse dokumentene kun inneholde referater fra møtene og innspill fra partene til konvensjonen, hvor kun deres egne synspunkter på bestemte områder og ikke fellesskapets forståelse som kommer frem. Dette vil ikke gi gode holdepunkter for hvordan konvensjonen skal forstås. På den andre side vil disse synspunktene allikevel ha en verdi, utviklingsmessig, der man kan se nærmere på utviklingen av konvensjonens bestemmelser. Det hender at Legal Committee har gitt statene i oppdrag å belyse et bestemt spørsmål som vil ha verdi for forståelsen av hvordan en bestemmelse skal virke. Videre vil disse innspillene fra statene også bidra til å sette fokus på visse problematiske elementer som ellers kunne ha gått upåaktet hen.

Etter utleggelsen av konvensjonen til underskrivning i mai 1996 har Legal Committee hos IMO fortsatt sitt arbeid med HNS konvensjonen, hvor man har blant annet utarbeidet en manual/bruksanvisning til konvensjonen og sett på forståelsen av definisjoner. Vedrørende denne manualen¹¹, så vil dette dokument være å anses som en veiledning for implementeringen av HNS konvensjonen. Dette viser at også dokumentene gitt etter 1996 vil ha en verdi for forståelsen av denne konvensjonen.

Et annet moment i arbeidet med forståelsen av HNS konvensjonen vil være å se nærmere på de andre internasjonale ansvarskonvensjonene som finnes i dag. Disse konvensjonene vil selvsagt være uavhengige av hverandre, men ofte vil en del av bestemmelsene i disse konvensjonene ha samme ordlyd og regulere samme type område med de samme prinsippene. Et eksempel vil være i forhold til HNS konvensjonen og CLC konvensjonen¹² hvor begge opererer med objektivt ansvar for skadene som lasten har forårsaket. Et annet eksempel vil være forurensningsskadene og definisjonen av dette begrepet som man også vil finne i CLC art. I (6). I konvensjonsutkastene forelagt for Legal Committee¹³ kommer HNS konvensjonens modellering etter de tidligere ansvarskonvensjonene tydeligere frem og dette viser at også IMO har forutsatt denne situasjonen i sitt arbeid med HNS konvensjonen.

¹¹ LEG 83/INF.3 ANNEX: GUIDE.

¹² The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage.

¹³ LEG 62/4.

Ved at de andre ansvarskonvensjonene kan brukes som kilder ved forståelsen av HNS konvensjonen, vil det være en naturlig konsekvens at også forarbeidene til disse konvensjonene kan trekkes inn i arbeidet med fortolkningen av HNS konvensjonen.

2 HNS konvensjonen

2.1 Innledning

The International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the carriage of Hazardous and Noxious substances by Sea ble vedtatt og åpnet for underskriving på IMO's¹⁴ møte 3.mai 1996. Dette arbeidet med å etablere en felles konvensjon har tatt over 20 år ettersom fokuset vedrørende oljeforurensnings problemet ble prioritert foran HNS området. I 1984 strandet et tidlig forsøk på å få til en ansvarskonvensjon på HNS området på grunn av en omfattende konflikt mellom eierne av skipene som berøres og lasteierne vedrørende ansvarsfordelingen for skadene som er pådratt på grunn av HNS materialet.

Det er for tiden kun fire stater som har ratifisert denne konvensjonen¹⁵, mens åtte stater¹⁶ har underskrevet 1996 dokumentet og forbereder for tiden ratifikasjon av denne konvensjonen.

I denne delen vil det først bli sett på bakgrunnen til konvensjonen, før blikket vendes mot hovedtrekkene i konvensjonen. Under behandlingen av hovedtrekkene vil det bli sett på dekningsområdet, som vil omfatte det geografiske og saklige området til konvensjonen. Videre vil det under ansvarsgrunnlaget til denne konvensjonen, bli sett på hvem som vil være ansvarssubjektet. Avslutningsvis vil kompensasjonssystemet for HNS skader bli behandlet. I tillegg vil det bli sett på andre områder i konvensjonen som vil være av interesse, som skadelidtes direktekravs mulighet og tilfellene der to skip

¹⁴ International Maritime Organization, FN organ som er nedsatt for å ta seg av spørsmål vedrørende den maritime sikkerhet og miljømessige saker, opprettet i 1948 og har pr dags dato 162 medlemsstater.

¹⁵ Pr 18.09.2003: Angola, Marokko, Russland og Tonga, jfr www.imo.org.

¹⁶ Canada, Danmark, Finland, Nederland, Norge, Storbritannia, Sverige og Tyskland.

som frakter HNS materiale kolliderer. Utgangspunktet for denne gjennomgangen er det dokumentet som ble vedtatt på IMO's møte 3.mai 1996.

2.2 Historikk

2.2.1 Behovet for konvensjonen

I løpet av de siste tredve årene har man sett en utvikling på miljøsidan i den internasjonale sjørett, spesielt på området rundt frakten av olje. Her kan man nevne konvensjoner som ansvarskonvensjonen av 1969, fondskonvensjonen av 1971 og den nylig etablerte oljebunkers konvensjonen av 2001¹⁷. Disse konvensjonene var nyskapninger i sin tid, hvor man introduserte systemet med objektivt ansvar for skipets eier. Før dette hadde man i Norge ingen spesielle lover som skulle løse disse tilfellene og man fant løsninger basert på alminnelige erstatningsrettslige prinsipper¹⁸. Her var ansvaret basert på skyldansvar, culpa-ansvar, jfr skadeserstatningsloven.

Men det har vist seg at det er ikke bare oljesøl som er en trussel mot miljøet eller andre skip, for også annet last ombord skipene kan ha skadelige og farlige egenskaper. Et eksempel på dette vil være eksplosiver og gasser av forskjellige slag som kan gjøre store skader hvis de antennes eller kommer i kontakt med luft/vann. Et annet eksempel er alle de andre typer olje som ikke er tatt med i CLC ansvarskonvensjonen og som vil kunne påføre miljøet like stor skade som den oljen som er inntatt i CLC konvensjonen.

Er det egentlig et behov for slike ansvarskonvensjoner?

Et eksempel på behovet "Torrey Canyon" ulykken fra 1967, som var en oljekatastrofe av dimensjoner, og den viste behovet for oljesøl konvensjonene som man fikk i årene etter ulykken. I tiden etter dette har man stadig opplevd ulykker som har vist at det er et

¹⁷ The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), The International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC) og The Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage.

¹⁸ NOU 1973:46 s.8.

behov for en kontinuerlig utvikling av ansvars- og fondskonvensjonene, da spesielt med tanke på heving av ansvarsbeløpene. Dette har gitt endringsprotokoller og konvensjoner som skulle ta for seg økningen i skipenes størrelse og dermed deres ansvarsbeløp som vil utgå fra deres tonnasje.

Men det er ikke bare på dette området at ulykker skjer, som nevnt ovenfor kan skip frakte last som er like eller mer farlig enn olje. Ulykken mellom "Ever Decent" og "Norwegian Dream" er et eksempel på dette. Her kolliderte et lasteskip med et cruiseskip og resultatet kunne ha vært mye mer alvorligere enn det ble. Kun noen få av godt over 2500 personer ombord disse skipene ble skadet, men hadde HNS lasten ombord "Ever Decent" blitt antent hadde situasjonen blitt en helt annen. Et annet eksempel er "the Jessica" ulykken i 2001, der 105.000 gallons av diesel olje¹⁹ rant ut og drepte 62% av dyrelivet ved sjøen i nasjonalparken som lå like ved ulykkesstedet. Et siste eksempel er ulykken med "Ninquiry you no 4" hvor 8 av mannskapet ble skadet av HNS lasten etter at den tok fyr etter en kollisjon.

Eksempler på dette området er det nok å ta av og alt i alt har det skjedd godt over 50 ulykker med skip som har fraktet HNS materiale i årene fra 1995 til 2002²⁰, utfallet av disse ulykkene har vært forskjellig fra sak til sak. Disse eksemplene viser behovet for at det finnes en slik konvensjon som HNS konvensjonen som berører de tilfellene der det skjer ulykker med skip som frakter farlige stoffer og sikrer kompensasjon i forbindelse med opprydning og erstatning for skaden som er påført.

2.2.2 Hvordan arbeidet har gått frem etter vedtakelsen

Etter at HNS konvensjonens dokument ble vedtatt og lagt ut til underskrivning i 1996 har aktiviteten rundt konvensjonen vært dårlig med bare åtte underskrifter etter året den lå ute til underskrivning. Dette viser at arbeidet med å få til gjennomføringen av

¹⁹ Som dekkes av HNS konvensjonen.

²⁰ LEG 85/INF.2.

konvensjonen lar vente på seg og tar tid. I 1999 vedtok Legal Committee hos IMO²¹ at arbeidet med gjennomføringen av konvensjonen i statene som har underskrevet den, og ellers, skulle trappes opp. På denne måten håper IMO at også andre stater vil engasjere seg og ratifisere denne konvensjonen.

I den senere tid har det vært stor aktivitet i korrespondanse gruppen for Legal Committee i IMO, som skal behandle ulike spørsmål som dukker opp angående de forskjellige områdene innenfor HNS konvensjonen, og det jobbes for å finne løsninger på forskjellige problemer som blant annet omfatter registrering av frakten av HNS stoffer og hvem som er mottakerne av disse stoffene. Videre har store erstatningsutbetalinger i løpet av de siste årene bidratt til at interessen for HNS konvensjonen har blomstret opp igjen og satt fart i prosessen rundt gjennomføringen²².

Ikrafttreddelsen av konvensjonen er regulert av konvensjonens art. 46. Utgangspunktet her er at konvensjonen skal tre i kraft 18 måneder etter at de andre vilkårene oppstilt i samme artikkel er oppfylt. Det første vilkåret er at 12 stater ratifiserer denne konvensjonen, videre må fire av disse 12 stater inneha en flåte på mer enn 2 millioner i tonnasje²³. I tillegg må statene som ratifiserer konvensjonen ha ansvarlige mottakere innen staten som har mottatt over 40 millioner tonn med HNS materiale i løpet av det siste året før staten blir medlem av denne konvensjonen²⁴ og med dagens tempo vil det ta tid før konvensjonen vil tre i kraft.

²¹ LEG 80/10/2.

²² TradeWinds 31 May 02.

²³ Første ledd litra a.

²⁴ Første ledd litra b.

2.3 Dekningsområdet til konvensjonen

2.3.1 Innledning

For at en konvensjon skal kunne brukes på et bestemt tilfelle er det vanlig at konvensjonen stiller opp vilkår for konvensjonens virkeområde. I HNS konvensjonen finner man disse vilkårene i art. 3, for det geografiske området, og art. 1 (6) og (7), som gir en nærmere definisjon av skadebegrepet i denne konvensjonen.

2.3.2 Det geografiske anvendelsesområdet

Som nevnt ovenfor dekker HNS konvensjonens art. 3 hovedpunktene om konvensjonens geografiske virkeområde. Etter art. 3 1.ledd litra a, b og c vil HNS konvensjonen dekke skader som er "*caused*" (forårsaket) av HNS materialet²⁵ og skjer innenfor et av de nedenfor nevnte områdene.

Litra a dekker alle typer skade som er oppstått innefor territoriet til en medlemsstat, medregnet territorialfarvannet. Mens litra b omfatter kun miljøskader ("*contamination of the environment*") som har oppstått innenfor en medlemsstats eksklusive økonomiske sone som er etablert i overensstemmelse med internasjonal lov²⁶. Hvordan vil dette arte seg i stater ikke har etablert en slik sone? Hvis en stat ikke har etablert en slik sone vil denne konvensjonen ha virkning på samme måte som om denne sonen var opprettet og dermed vil det ha lite å si på forholdet. Disse to punktene er forholdsvis svært like de tilsvarende regler i de andre ansvarskonvensjonene.

Når det gjelder litra c, så dekker den andre skader, enn forurensningsskade på miljøet, skjedd utenfor territorialfarvannet til hvilken som helst stat. Her har man kommet med en nyskaping der dette ansvaret gjelder innenfor alle stater, også ikke-medlems stater. Her er det også viktig å merke seg at dette gjelder kun når skaden er gjort av et skip fra

²⁵ Dette er innforstått, noe som det vil behandles nærmere i avsnittet nedenfor.

²⁶ Havrettskonvensjonen (United Nations Convention on the Law of the Seas), kapittel V.

en medlemsstat i HNS konvensjonen eller et uregistrert skip som fører flagget til en medlemsstat.

I art. 3 1.ledd litra d er det gitt en bestemmelse om "*preventive measures*", som skal dekke de utgifter man har hatt ved å forhindre skader og forurensning fra HNS materialer når en ulykke har skjedd²⁷. Her er det ingen reell begrensning på hvor i verden man kan gjennomføre tiltaket, men det er forutsatt at skaden som man skal forhindre er til avverging av en skade som omfattes av de andre litraene i art. 3 1.ledd. Dette vil være i tråd med tilsvarende bestemmelser i ansvarskonvensjonene som denne HNS konvensjonen er modellet etter²⁸.

2.3.3 Det saklige anvendelsesområdet

2.3.3.1 Skadeomfanget i konvensjonen

Etter HNS konvensjonens art. 3 har man sett at denne konvensjonen regulerer skader ("*damage*") og avvergende tiltak ("*preventive measures*") og en av disse to forutsetningene må være tilstede for at HNS konvensjonen skal kunne brukes på dette tilfellet. Men hva er egentlig "*damage*" og "*preventive measures*" i konvensjonens forstand?

En nærmere definisjon av uttrykket "*damage*" finner man i konvensjonens art. 1 (6) 1.ledd som har tre litra som berører dette, litra a-c. Litra a, "*loss of life or personal injury on board or outside the ship*", dekker skade på person og tap av liv på skipet som frakter HNS materialet og utenfor dette skipet. Dette vil omfatte skader og død på personer både på andre skip og på landjorden ellers i tillegg til ombord skipet som frakter HNS materialet. Denne regelen er særegent for HNS konvensjonen, i forhold til oljesøl- og bunkerskonvensjonene, hvor man nå også omfatter skader på personer som har skjedd ombord skipet som frakter det farlige godset. Ansaret vil dekke både passasjerer og personell/ansatte.

²⁷ Jfr art. 1 (7).

²⁸ Jfr CLC art. III, se også LEG 62/4.

Videre er det gjennom bruken av ordet "*caused*" stilt opp et krav om at det er årsakssammenheng mellom HNS materialets farlige egenskaper og skaden som har oppstått ved ulykken. Med andre ord så må HNS materialets farlige egenskaper ha forårsaket skadene som har skjedd. Dette med årsakssammenheng går igjen i alle de andre tilfellene av skade og tiltak som er gitt i denne paragrafen. Men dette kravet er en streng en hvor det kreves en klar nærhet mellom ulykken og skaden som har skjedd, hvor skader som kommer av perifere virkninger av ulykken ikke vil bli dekket. Dette vil ikke være så ulikt kravet om tilstrekkelig nærhet som eksisterer i dagens generelle norske erstatningsrett.

I art. 1 (6) 1.ledd litra b finner man en bestemmelse om "*loss or damage to property outside the ship*". Dette begrepet vil dekke tap og skader på både eiendommer på land og alle gjenstander ellers, for eksempel et annet skip og dets last eller andre gjenstander som kan befinne seg i på sjøen/land, som på grunn av HNS materialets farlige egenskaper har blitt skadet. Videre er det et krav at dette er skader som har oppstått utenfor skipet som fraktet HNS materialet, dette viser at skader på eget skip og egen last vil ikke omfattes av denne konvensjonen. Denne bestemmelsen dekker det totale tap så vel som en skade på gjenstanden det er snakk om. Også denne bestemmelsen er ny i forhold til de tidligere ansvarskonvensjonene, som i hovedsak kun regulerer de skadene som er forårsaket av de forurensende egenskapene til de stoffene som disse konvensjonene regulerer og ingen annen type skade på tingskade området.

Litra c i art. 1 (6) 1.ledd dekker tap eller skade på miljøet ved forurensning fra HNS materialet, dette følger av uttrykket "*loss or damage by contamination of the environment*". Hva er innholdet av dette begrepet? Med "*loss*" mener man formuestap til de som blir skadelidende på grunn av forurensningen, som for eksempel det at HNS materialet dreper all fisk i et område som gjør at de lokale fiskerne mister denne ressursen. Videre er begrepet "*loss*" avgrenset i forhold til de skadene som HNS materialet har påført miljøet. Her vil ansvaret kun dekke kostnadene ved rimelig tiltak som er gjort eller de fremtidige planlagte tiltak for å bøte på skaden som har skjedd med HNS materialet. Dette punktet vil svært lik regelen som man finner i sjøloven

§ 191 2.ledd litra a²⁹, med det unntak at HNS konvensjonens litra c kun dekker skader på miljøet gjennom bruken av uttrykket "*environment*".

Uttrykket "*preventive measures*" er allerede behandlet i korte drag ovenfor og uttrykket i art. 1 (6) 1.ledd litra d er også identisk med tilsvarende regel i ansvarskonvensjonene og sjøloven § 191 2.ledd litra b, som er en gjengivelse av CLC konvensjonen. Men hvilke tiltak vil falle inn under dette begrepet? Her vil det være snakk om tiltak som gjøres for å tømme det forulykkede skipet eller tiltak for å rydde opp allerede påført skade i den hensikt å forhindre en videre utvikling av skaden som har skjedd, men også tiltak gjort før en ulykke er et faktum for å forhindre en ulykke vil kunne dekkes. Det er også et krav om at tiltaket skal være rimelig. Ved denne vurderingen av rimeligheten må det ses nærmere på hver situasjon for seg etter en liste av momenter som: hva eksperter på området mener, om tiltakene er nødvendige og om det virkelig eksisterte en fare for at en ulykke kunne skje. Her var ideen å forsøke å få medlemsstatene til å tenke og ligge i forkant av slike situasjoner for å prøve å forhindre flest mulig ulykker. Ellers er det viktig å påpeke at det er kun tiltak for å forhindre skade fra HNS materialet og ingen annet materiale som dekkes av denne bestemmelsen³⁰.

2.3.3.2 Materialet og stoffene som konvensjonen dekker

I art. 1 (5) finner man en oppramsing av hva som forstås som HNS (*Hazardous and Noxious Substance*) materiale. Listen er en omfattende en og dekker det meste av det farlige materialet som kan fraktes ombord et skip som last, her er det snakk om alt fra olje og gass til kjemikalier. De fleste av disse stoffene er allerede identifisert i en eller annen internasjonal kodeks vedrørende den maritime sikkerheten og forurensningsspørsmål, slik at de fleste stoffene er i hovedsak nevnt i listen gjennom en henvisning til kodeksen som de tilhører. Utgangspunktet vedrørende plassering på listen

²⁹ Og dermed ansvarskonvensjonene.

³⁰ Det var uenighet blant Legal Committee på møtet LEG 60/12 om man i det hele tatt skulle ha med dette punktet om forebyggende tiltak, spesielt da med tanke på de situasjonene hvor bergeren har gjort slikt arbeid. Dette problemet skulle løses ved å se nærmere på en ny bergningskonvensjon, hvor man hadde tenkt å inkorporere bergerens mulighet til å kreve dekning gjennom HNS konvensjonen, jfr LEG 62/4 ANNEX 2 p.6.

er basert på om materialet er ansett som å ha farlige egenskaper i forhold til den måten som de blir fraktet på, som for eksempel at kull kun kan ha farlige egenskaper hvis den fraktes i bulk og ikke ellers.

Hvilke stoffer er listet opp på denne HNS listen?

Først på listen i litra a finner man en oversikt over hvilke materiale som fraktes som vanlig last som er ansett til å være HNS materiale. I punkt (i) henviser man til olje fraktet i bulk som faller inn under appendiks I av Annex I til "*the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, ammended by the Protocol of 1978 (MARPOL 73/78)*". Denne konvensjonen vi i hovedsak fange opp de oljetypene som ikke hører under CLC konvensjonen av 1969 med oppdateringer, eksempler er vegetabilsk olje og Fuel oil No. 1 (Kerosene). Her vil det være snakk om de mer lette oljetypene og ikke-bestandige oljetyper.

Punkt (ii) berører de flytende stoffene som fraktes i bulk som er spesifisert i appendiks II av Annex II i MARPOL 73/78³¹ og gruppene A til D i regulativ 3(4) av Annex II. Eksempler på disse stoffene er fosfor (hvit og gul), en rekke sodium løsninger og DDT.

Flere av de farlige flytende stoffene som fraktes i bulk fanges opp av punkt (iii). Disse stoffene vil da være listet opp i kapittel 17 i "*the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk, 1983*" (IBC Code) og paragraf 1.1.3 i kodeksen, som tillater staten og havnemyndighetene til en viss grad å bestemme hva som også må betraktes som farlige stoffer.

Videre vil punkt (iv) dekke farlig gods som er levert i pakket tilstand og som reguleres av "*the International Maritime Dangerous Goods Code*" (IMDG Code).

I punkt (v) regulerer man flytende gasser som fraktes i bulk. Disse gassene finner man på listen i kapittel 19 i "*the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, 1983*" (IGC Code) og paragraf 1.1.6 i

³¹ Som er nevnt i avsnittet ovenfor.

kodeksen, som også tillater staten og havnemyndighetene til en viss grad å bestemme hva som også må betraktes som farlige gasstyper.

Punkt (iv) vil ta for seg de flytende stoffene har en antennespunkt som ikke overstiger 60°C, men punkt (vii) tar for seg materialer som fraktes i bulk som omfattes av appendiks B av "*the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes*" (BC Code), men kun i de tilfellene der disse stoffene vil omfattes av reglene som gjelder for den pakkede varianten av godset (som nevnt i punkt (iv)). Eksempler på dette vil være kunstgjødsel, sulfat og visse typer av fiskemel.

Avslutningsvis i art. 1 (5) litra b inkluderes også eventuelle gjenværende rester fra stoffene, nevnt i litra a punktene (i-iii) og (v-vii), i denne meget omfattende definisjon av HNS materiale. Dette viser at selv om man har fått losset HNS materialet av skipet vil skipet fortsatt være ansvarlig for skader som oppstår på grunn av manglende eller mangelfull rensing av lasterommene/lastetankene.

Et av hensynene bak denne listen av HNS materiale var å samkjøre HNS konvensjonen med tilsvarende konvensjon³² som regulerte frakten av slike stoffer innenlands, både på land og til sjøs, for å dermed sikre en problemfri gjennomgangstransport av slikt materiale³³.

Etter en slik oppramsing vil det være klart at noen av disse stoffene også vil være regulert av en annen ansvarskonvensjon. Hva vil da skje ved en slik konflikt? HNS konvensjonen har tatt høyde for dette i art. 4 3.ledd litra a og b, hvor det er en avgrensning mot CLC konvensjonen og konvensjoner vedrørende atomskader. Her har man avgrenset virkeområdet til HNS konvensjonen opp mot CLC konvensjonen for oljesøl og atomskade konvensjonene, slik at man ikke får en overlapping mellom konvensjonene som ville kunne skape problemer og konflikter. Mens CLC

³² The Convention on Civil Liability for Damage Caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels.

³³ LEG 62/4/3 p. 38.

konvensjonen dekker forurensningsskader gjort av oljen som konvensjonen dekker³⁴, så vil HNS konvensjonen dekke skadene som denne oljen gjør på grunn av de farlige egenskapene som denne oljen har, eksempelvis ved eksplosjoner og tilsvarende. Imidlertid vil punktet om atomskader dekke alle typer skader og ikke bare skader på grunn av forurensning. Hvis ikke avgrensingene i HNS konvensjonen vil kunne anvendes til det da være opp til skadelidte å selv velge hvilke ansvarsgrunnlag man skal kreve dekning gjennom og hvem man skal kreve erstatning fra.

2.3.3.3 Skips begrepet i konvensjonen

Et poeng som det kan være verdt å nevne er HNS konvensjonens bruk av begrepet skip. Hva definerer HNS konvensjonen som skip? Etter art. 1 (1) omfatter dette begrepet alle *"seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever"*. Her inkluderes det alle typer flytende innretninger med eller uten motor som kan frakte HNS materiale og dette viser at man har her en ganske vid definisjon av begrepet skip. Dette er ikke så ulik den definisjonen som man har av begrepet skip i den norske lovgivningen og ansvarskonvensjonene ellers. Punktet vedrørende skipets evne til å frakte HNS materiale er ikke direkte nevnt i konvensjonen, men dette følger av art. 3 jfr art. 1 (6) 1.ledd som er nærmere forklart ovenfor. Dette viser at skip som ikke frakter HNS materiale heller ikke vil bli ansett som ansvarssubjekter i henhold til denne konvensjonen.

Men det finnes unntak fra denne bestemmelsen om hvilke skip som rammes av HNS konvensjonen. Etter art. 5 1.ledd og 2.ledd vil man kunne fraskrive seg konvensjonens anvendelse på skip under 200 tonn som driver frakt innenfor statens territorium og mellom to nabostater. Heller ikke krigsskip og tilsvarende vil falle inn under den ovennevnte definisjon med mindre medlemsstaten selv har akseptert det ved uttrykkelig erklæring, jfr art. 4 4. og 5.ledd.

Et avsluttende punkt her vil være spørsmålet om hvor lang ansvarsperioden vil være for skipet som frakter HNS materialet. Et svar på dette gis i konvensjonens art. 1 (9).

³⁴ Beständig hydrokarbon-mineralolje (f.eks. råolje, fyringsolje og tung dieselolje).

Skipene vil kun være ansvarlige for de skader som HNS materialet gjør i perioden som dekkes i begrepet "*carriage by sea*". Dette omfatter perioden fra da lastingen starter og lossingen avsluttes³⁵ og dette fremhever poenget at denne konvensjonen skal kun brukes på de tilfellene som skjer i forbindelse med frakt på skipene og ikke på de tilfeller hvor det er snakk om frakt med kjøretøy på landejorden.

2.4 Ansvarsgrunnlaget i konvensjonen

2.4.1 Ansvarssubjektet

HNS konvensjonens art. 7 1.ledd lyder som følgende: "...*the owner at the time of the incident shall be liable for damage...*", dette vil gi et pekepinn at ansvarssubjektet etter denne konvensjonen er skipets eier. Hvilke forståelse vil HNS konvensjonen ha på dette begrepet? En nærmere definisjon av "*owner*" er gitt i art. 1 (3), der den som skipet er registrert på blir betegnet som skipets eier og står ansvarlig etter HNS konvensjonen. Er det ingen som står som registrert eier vil den reelle eieren ha ansvaret. Denne definisjonen er lik den gitt i CLC konvensjonen og denne definisjonen er snevere enn den som er gitt i bunkersoljekonvensjonen fra 2001, hvor det er eieren/rederen som i hovedsak sitter med kontrollen over skipet, med unntak for "bare-boat" befraktning³⁶, og burde derfor også ha ansvaret for skadene som driften av skipet fører med seg. Eieransvaret er et nytt prinsipp på dette området, der det tidligere har vært rederen som ellers har hatt ansvaret.

Et annet ledd i art. 7 som påpeker eierens ansvar er 4.ledd som lyder "*No claim for compensation for damage shall be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention*". Dette viser at krav om erstatning for skader etter HNS konvensjonen kan kun rettes mot skipets eier. Som en notis kan det nevnes at

³⁵ Jfr art. 1 (9).

³⁶ Der befrakteren tar kontroll over et "tomt skip" og må selv finne mannskap og det som skipet ellers trenger, jfr Falkanger og Bull, 1999, s. 221 og 406.

andre personer enn skipets eier kan "angripes" for skadene som har oppstått, men da på et annet ansvarsgrunnlag enn HNS konvensjonen, for eksempel alminnelig culpa-ansvar.

Videre er det i art. 7 5.ledd foretatt en kanalisering av ansvaret fra de ansatte på skipet, loser (inkludert statsloser), befraktere generelt, bergere som jobber på oppdrag av skipets eier, den som iverksetter forebyggende tiltak ("*preventive measures*") og de ansatte av de tre siste gruppene som har blitt nevnt, med mindre de har opptrådt forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slik skade ville sannsynligvis oppstå³⁷. Hovedtanken i denne bestemmelsen er svært lik den som man har i sjøloven § 151, hvor ansvaret for feil hos skipets ansatte og tilsvarende er kanalisert til skipets reder.

Art. 7 6.ledd viderefører regelen gitt i forrige ledd³⁸ hvor "*Nothing in this Convention shall prejudice any existing right of recourse of the owner against any third party...*". Som oftest vil skipets eier som vil være pålagt ansvar etter denne konvensjonen kunne søke regress mot den som har forårsaket skaden som har oppstått. Dette leddet viser at HNS konvensjonen ikke vil gripe inn i de alminnelig rettsreglene vedrørende regressmulighetene som eieren eventuelt vil ha mot andre parter, om det være de generelle erstatningsregler i skadeserstatningsloven eller spesielle avtaler mellom partene har ingen betydning. Denne regelen er identisk med de som er gitt i de tidligere ansvarskonvensjoner og bunkerskonvensjonen.

2.4.2 Hovedreglen: Objektivt ansvar

Hjemmelen for ansvarsgrunnlaget til skipets eier etter HNS konvensjonen er fastsatt i art. 7 1.ledd, der ansvaret er et objektivt ansvar. Dette følger av uttrykket: "...*shall be liable for damage caused by any hazardous and noxious substances...*", som også viser at det må være en årsakssammenheng mellom frakten av HNS materialet og skadene

³⁷ Litra a-f.

³⁸ 5.ledd.

som har skjedd. At dette ansvaret er et strengt objektivt ansvar, at man pålegger ansvar uavhengig av skyld, fremgår ikke helt direkte av ordlyden, men må forstås ut i fra sammenhengen der det ikke stilles opp andre alternativer til "*liable*". Denne bestemmelsen er videre modellert etter CLC konvensjonen som også har et strengt objektivt ansvar for skipseieren og videre er det nevnt i forarbeidene/etterarbeidene til HNS konvensjonen at dette ansvaret skal være "*strict*"³⁹. Med dette objektive ansvaret vil skipets eier pålegges ansvar for alle skadene⁴⁰ som HNS materialet gjør mens den er under frakt, noe som betyr at den skadelidende part ikke trenger å bevise noen feil hos "skipet" for å kunne kreve erstatning. Her vil det være nok at det er det fraktede HNS materialet som har gjort skaden eller truer med å gjøre skade.

Hensynet bak denne reglen er at det er skipets eier som er den som er nærmest til å holde styr på skipet, dets tilstand og hvilke last som er ombord. Poenget her er at den som selv driver med en særlig risikofylt virksomhet, som frakt av HNS materiale kan være til tider, må regne med at ulykker skjer og da er skipets eier den som det burde gå utover og ikke tilfeldige tredjeparter. Videre er dette et forsøk på å unngå unødvendig litigasjon og prosess, ved å ha en klar ansvarsregel.

Men spørsmålet blir da om dette ansvaret som pålegges skipets eier i 1.ledd er fullstendig objektivt eller om det finnes unntak fra dette strenge ansvaret.

2.4.3 Unntaksreglen i art. 7, annet ledd

Artikkel 7 2.ledd åpner for at skipseieren i visse situasjoner allikevel ikke blir ansvarlig etter de objektive reglene gitt i første ledd. Litra a, b og c er likelydende som tilsvarende bestemmelser gitt i CLC konvensjonen og bunkerskonvensjonen og noen av forarbeidene til disse konvensjoner som berører dette temaet vil kunne brukes i dette tilfellet. Siden det er skipets eier som her i utgangspunktet er pålagt ansvar, vil det også være rimelig at det er denne som også da er den som har ansvaret for å bevise at en av

³⁹ LEG 83/INF3, ANNEX p.16.

⁴⁰ Som faller inn under HNS konvensjonen.

disse unntakene i annet ledd kommer til anvendelse. Dette bekreftes av ordlyden "*if the owner proves*" som er gitt i konvensjonens annet ledd og dermed pålegger eieren bevisbyrden. Hvor høy sannsynlighet som kreves etter konvensjonen er ikke nevnt, men etter norsk rett vil det i sivile saker vil det være krav om sannsynlighetsovervekt⁴¹.

I litra a vil skipets eier bli ansvarsfri hvis han klarer å vise at skaden skyldes "*an act of war, hostilities, civil war, insurrection or natural phenomenon*". Dette området er et meget omfattende felt hvor det kreves at det er nær årsakssammenheng mellom "krigshandlingen" og skaden som har oppstått gjennom bruken av uttrykket "*resulted*". I NOU 1973:46 er dette med årsakssammenheng drøftet nærmere i forbindelse med CLC konvensjonen, der det ble lagt til grunn at handlingen måtte være "*den direkte utløsende skadegrunn*"⁴² for skaden som hadde oppstått. I denne sammenheng nevnte man årsaker som minesprengning, torpedering og beskytning.

Når det gjelder naturfenomener vil dette rette seg mot de tilfellene som ikke med rimelighet kunne forutse og heller ikke vente en slik omfang av fenomenet. Et eksempel vil være der et skip seiler i et område hvor det er ventet en orkan. Hvis skipet går tapt i orkanen vil skipseieren ikke kunne frasi seg ansvar siden denne visste om orkanen på forhånd.

Litra b dekker handlinger "*caused by an act or omission done with the intent to cause damage by a third party*", altså handlinger eller unnlaterse gjort av utenforstående tredjeperson som har hatt til hensikt å påføre denne skaden som har oppstått. Det typiske eksemplet her er terrorhandling og sabotasje. Videre må hele skaden være forårsaket av tredjemanns handling for at unntaket skal kunne brukes. Hvis skipets eier har vært uaktsom eller selv bidratt til at skaden fikk det omfanget som det fikk, vil ikke regelen i litra b kunne brukes til ansvarsfritak. Dette følger av ordene "*wholly caused*"

⁴¹ Hov, 1999, s.264 og Rt 1992 s.64 (P-pilledommen II).

⁴² NOU 1973:46 s. 20.

⁴³ Det er i dag stor uenighet rundt dette med ikke-ansvar for terrorhandling, spesielt fra P&I klubbene som står for forsikringen av skipene. Dette temaet skulle tas opp til nærmere behandling på IMO's HNS møte i oktober 2003.

by" som viser at denne bestemmelsen er strengere enn den i litra a, der det var nok med "resulted from"⁴³.

Videre i litra c reguleres situasjonene der det har skjedd feil ved uaktsomhet fra nasjonal eller utenlandsk stat eller myndighet som er "*responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function*". I likhet med de foregående litra, a og b, er disse punktene identiske med de i sjølovens § 192 første ledd, slik at man kan trekke en del likhetstrekk mellom punktene ved tolkningen av litra c i konvensjonen. Hva som faller inn under definisjonen av uttrykket "*maintenance of lights or other navigational aids*" er ikke helt avklart, men i rettspraksis⁴⁴ har man trukket inn mangelfulle oppdateringer av kart som et moment i denne definisjonen. Et eksempel på dette området er Tsesis-saken⁴⁵, der et skip grunnstøtte fordi de svenske myndighetene ikke hadde oppdatert et sjøkart vedrørende en grunne som ikke var avmerket, men som de var klar over var der. I dette tilfellet ble da slått fast at mangelfulle sjøkart ville være i strid med CLC konvensjonens gjennomføringsbestemmelser. Videre vil man måtte se på hva man skal legge i begrepet "*maintenance*". Utgangspunktet her må være det som er strengt tatt nødvendig for skipenes trygge ferdsel til sjøs og ikke mye ut over dette. En avgrensning av dette begrepet vil være mot bruken av los ombord skipet. I ND 1987 s. 64 (Jose Marti) ble det slått fast at en los er ikke ansett som en "*navigational aid*", sett i konvensjonens forstand. Ellers har man også i denne litra kravet om at skaden som har skjedd kun må ha oppstått på grunn av dette unntaket, jfr bruken av ordene "*wholly caused by*".

I litra d har man en bestemmelse som er spesiell for HNS konvensjonen der skipets eier kan unngå ansvar hvis avlasteren av godset sin i forsømmelse av plikt til å opplyse om godsets farlige beskaffenheter, "*hazardous and noxious nature*", har dermed forårsaket hele eller deler av skaden som har skjedd punkt (i) eller har ført til at eieren ikke har skaffet seg den tvungne forsikringen som konvensjonen pålegger i tilfelle skader. En

⁴⁴ Som følger den identiske regelen i § 192 første ledd litra c, som er basert på CLC konvensjonen art. III (2) litra c.

⁴⁵ ND 1983 s.1.

forutsetning for å kunne bruke dette unntaket er at verken eieren av skipet eller noen av dennes ansatte og funksjonærer visste på forhånd noe om godsets farlige natur og egenskaper.

Avslutningsvis kan det nevnes at det i art. 7 3.ledd er en bestemmelse som er en forlengelse av unntaksreglen i annet ledd⁴⁶. Denne bestemmelsen i tredje ledd fanger opp de tilfellene der den skadelidende part selv er ansvarlig for skaden som har oppstått gjennom handlinger eller unnlatelser, enten det er forsettlig eller uaktsomt gjort og som var klar over at slik skade kunne forekomme. Her igjen er det skipets eier som har bevisbyrden for at skadelidte har opptrådt på denne måten⁴⁷ og dette ansvaret for den skadelidende kan være helt eller delvis.

2.5 Erstatningsansvaret i konvensjonen

2.5.1 Innledning

HNS konvensjonens system for erstatningsansvaret er delt i to "tiers" (etasjer/tårn). Hvor skipets eier er først ansvarlig for maksimum 100 millioner SDR⁴⁸ av erstatningskravet og der etter vil et fond, som er opprettet for dette formålet, dekke restene av kravet opp til 250 millioner SDR (da inkludert de 100 mill. fra skipets eier). Denne ordningen skal sikre at de virkelig store ulykkene med påfølgende kjempeskader, skal kunne erstattes slik at man kan videre bekjempe skadene som miljøet og andre er pådratt. Dette systemet er en videreføring av kompensasjonsordningen som ble etablert i ansvarskonvensjonene vedrørende oljeforurensning fra skip, hvor man har sett behovet

⁴⁶ Som er motparten til sjøloven § 192 annet ledd.

⁴⁷ Jfr "*the owner proves*".

⁴⁸ Special Drawing Right, felles "valuta" etablert av det Internasjonale Pengefondet (IMF) i 1967 slik at ansvarsbeløpene vil være de samme uansett hvor man var i verden. 1 SDR = US \$1.378110 pr 5. september 2003.

for å heve ansvarsbeløpene en del på grunn av at skipenes lastekapasitet har blitt større og ulykkene mer omfattende. Ved fordelingen av det samlede beløpet vil personskader og død være prioritert foran andre typer skader, jfr art. 11. Her vil opptil 2/3 av det samlede beløpet kunne brukes til å dekke slike krav hvis nødvendig.

2.5.2 Eierens begrensede ansvar - første tier

Etter art. 9 i HNS konvensjonen vil skipets eier kunne begrense det objektive ansvaret som han er pålagt gjennom HNS konvensjonen. Dette kompensasjonssystemet er basert på skipenes tonnasje⁴⁹. Minimumsansvaret gitt i konvensjonen er i første ledd litra a fastsatt til 10 millioner SDR for skip med tonnasje opptil 2.000 tonn. I litra b er det videre ansvaret fastsatt, der skip med tonnasje mellom 2.001 og 50.000 tonn vil være ansvarlig med 1.500 enheter SDR pr tonn over 2.000. Videre vil skip med tonnasje på 50.001 tonn eller mer være videre ansvarlig med 360 enheter SDR pr tonn. Dette viser at jo større skipet er jo større vil maksimums ansvaret bli, noe som i og for seg vil være rimelig siden store skip vil ofte ha mer last som igjen kan gjøre større skade. Men konvensjonen setter selv grenser for dette ansvaret i siste punkt i litra b, hvor eierens ansvar ikke kan overstige 100 millioner SDR. For å benytte seg av muligheten til å begrense sitt ansvar må eieren opprette et begrensingsfond med det beløpet denne er ansvarlig for og eieren kan selv også fremstille et krav om at egne kostander til for å begrense skaden skal dekkes (tredje og åttende ledd).

Skipets eier kan også miste sin rett til å begrense sitt ansvar på grunn av sin oppførsel. Art. 9 annet ledd dekker de forholdene der skipets eier har voldt skaden forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse for at slik skade ville sannsynligvis oppstå. Dette er den samme ordlyden som er gitt i sjl. § 174, så den trenger ikke nærmere gjennomgang.

Men å pålegge skipets eier et slikt ansvar vil ikke alltid være nok. Hva vil skje hvis eieren ikke har penger nok til å dekke dette ansvaret, da hjelper det lite å vise at eieren har et ansvar. Løsningen på dette problemet er at HNS konvensjonen pålegger skipene

⁴⁹ Bruttotonnasje, jfr sjørettslige prinsipper.

som frakter HNS materiale å tegne ansvarsforsikring som dekker dette ansvaret etter art. 9. Denne tvungne forsikringen blir behandlet i konvensjonens art. 12.

Etter denne artikkels første ledd er det skipets eier som pålegges denne forsikringsplikten. I denne konvensjonen vil det ikke være noen fritak for forsikringsplikten for små skip, slik som det er i de andre ansvarskonvensjonene⁵⁰. Videre vil dette med tvungen forsikring for de skipene som frakter HNS materiale også gjelde for skip som er fra stater utenfor HNS konvensjonen hvis disse skipene skal frakte HNS materiale innenfor et medlemsstat territorium, jfr 11.ledd.

Innenfor diplomatmøtene i IMO for tiden foregår det mye arbeid vedrørende denne tvungne forsikrings biten. Det er fortsatt mye usikkerhet rundt formen på beviset for å vise at man har forsikring og hvem som skal utstede dette beviset. Videre er det gjort en del arbeid rundt problemet med å sikre at forsikringsassurandøren faktisk er solvent, slik at HNS kravene vil bli dekket uten problemer fra denne siden.

Et problem vil kunne oppstå der de 100 mill. SDR fra eieren ikke vil være nok eller der eieren ikke vil være ansvarlig etter art. 7 (2). Derfor er det i HNS konvensjonen opprettet en "tier" nr 2 å lene seg mot som vil kunne dekke rest beløpet som står udekket.

2.5.3 Fondsansvaret - andre tier

For å sikre at alle skader som er påført ved en HNS ulykke blir dekket har IMO kommet frem til at det skal også opprettes et fond som skal stå for utbetaling av erstatning for HNS skader i de tilfellene hvor det ovenfor nevnte ansvar hos skipets eier ikke strekker til. Dette HNS fondet⁵¹ er modellert etter det eksisterende fondet, the International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC).

⁵⁰ CLC konvensjonen art. VII 1.ledd og bunkerskonvensjonen art. 7 1.ledd.

⁵¹ Heretter kalt for Fondet.

Som nevnt vil man kunne bruke Fondet til å dekke den udekkede delen av skaden som har oppstått, der skaden overstiger skipseierens begrensning (som er på maksimum 100 millioner SDR), og på den måten "topper opp" med det manglende beløpet.

Bestemmelsen om dette finner man i art. 14 første ledd, litra c.

Videre vil HNS fondet dekke ansvarsbeløpet i de tilfellene der skipets eier er uten ansvar etter reglene i konvensjonen⁵² eller etter litra b, at skipets eier ikke har økonomi til å dekke kravene om erstatning etter skadene. For å kunne kreve dekning av Fondet i disse 1.ledd tilfellene må skadelidte bevise at det er sannsynlig at skadene stammer fra et HNS skip før Fondet vil akseptere et ansvar for å utbetale kompensasjon for skadene som har oppstått⁵³.

Vil dette fondsansvaret være et strengt ansvar eller vil det også finnes unntak for dette ansvaret? Tidligere har man sett at eieren av skipet kan fritas for sitt ansvar i bestemte situasjoner og til dels vil dette også gjelde for HNS fondet. Etter art. 14 4.ledd vil Fondet fritas for ansvar hvis den skadelidte selv har medvirket til skaden. Denne bestemmelsen er lik den man har i art.7 3.ledd, bare med det unntaket at Fondet ikke kan fritas ved forebyggende tiltak etter at ulykken har skjedd. Ellers vil Fondet nyte den samme fritak som skipseieren ville ha hatt. Heller ikke vil Fondet pålegges ansvar for skader ved krigshandlinger, borgerkrig og uro, jfr art. 14 3.ledd.

Som nevnt ovenfor er ansvaret til Fondet begrenset oppad til 250 millioner SDR⁵⁴. Dette beløpet vil da inkludere beløpet fra skipseieren eller dennes assurandør, som kan variere fra 10-100 millioner SDR. Slik som systemet er bygget opp vil det heller ikke i fremtiden være problemer med å eventuelt heve eller senke dette ansvarsbeløpet ved behov, ettersom det vil i hovedsak bare være å endre beløpene som konvensjonen bruker.

⁵² Litra a.

⁵³ Jfr art. 14 3.ledd litra b.

⁵⁴ Jfr art. 14 femte ledd.

Det har hittil vært nevnt mye om utbetalingssiden av dette HNS fondet og Fondet må også få midler inn som kan stå for utbetalingen av Fondets ansvar. Også inntektssiden av Fondet er modellert etter IOPC-fondet, der det er mottakerne av det farlige materialet som er forpliktet til å betale en avgift for mottaket av materialet. Denne avgiften vil baseres på den mengde av materiale som mottakeren mottar pr år. Spørsmålet blir dermed hvem denne mottakeren er? Dette med mottaker er nærmere definert i art. 1 første ledd (4), der mottaker er definert som den som tar imot materialet på havnen. Hvis dette er en agent eller tilsvarende vil denne kunne frasi seg ansvar ved å meddele Fondet at materialet i prinsippet eies av en annen⁵⁵. Slik at dette ansvaret da pålegges bedriften eller den som står bak behovet for frakten av HNS materialet, istedenfor agenten.

Dette uttrykket har vært meget omdiskutert på IMO's møter, der statene ikke er helt enige om definisjonen av mottaker. Som nevnt vil konvensjonen åpne for at hver enkel stat selv regulerer denne definisjonen og det siste som har kommet på dette området er at Nederland har utarbeidet et dokument for Legal Committee⁵⁶ som slår fast at alternativ b i art. 1 (4) vil i prinsippet være ok, siden en analyse av litra b viser at den inneholder et krav om at hovedpunktene i litra a må følges i definisjonen av mottaker og dermed at gruppen av mottakere ikke blir mindre enn etter litra a.

Fondet er i prinsippet delt i fire hovedkategorier, olje, flytende naturgass, flytende petroleumsgass⁵⁷ og en generell konto for resten. For at mottakeren skal kunne bli ansvarlig overfor Fondet må inntaket av HNS materialet overstige visse minimumsgrenser i henhold til disse kategoriene, jfr art. 19 første ledd. Ved olje frakt vil ansvaret for bestandig olje inntre ved mottak av over 150.000 tonn pr år, mens for ikke-bestandig olje er kravet 20.000 tonn pr år. For LNG er det ingen slik krav og for er LPG er kravet 20.000 tonn pr år. I den generelle gruppen er kravet fastsatt til 30.000 tonn pr år. Dette viser at mottakerer som mottar flere typer av HNS materiale vil kunne beregne at måtte betale avgift til flere av disse gruppene. At man har gjennomført en

⁵⁵ Art. 1 (4) litra a.

⁵⁶ Legal Committee møtet Høsten 2003 (Dok: LEG 87/11/1 ANNEX 6).

⁵⁷ Oil, liquefied natural gas (LNG), liquefied petroleum gas (LPG).

slik ordning med at også mottakeren er med på å betale for eventuelle skader som HNS materialet gjør er bare rimelig siden frakten av dette materialet er i hovedsak på grunn av deres etterspørsel og behov for slike materialer.

2.6 Direktekravs muligheten

I forbindelse med at skipseieren er tvunget til å ha forsikring på skipet sitt som dekker ansvaret etter HNS konvensjonen vil det fort kunne bli litt tungvint for skadelidte å måtte søke dekning hos eieren av skipet for å få dekket sitt krav, for at eieren skulle således kreve assurandøren sin for å få dekket sine utlegg overfor den skadelidte. Derfor er det i HNS konvensjonens art. 12 8.ledd 1.pkt tatt med en bestemmelse angående muligheten for skadelidte å rette kravet sitt direkte mot assurandøren og dermed slippe å gå gjennom skipets eier. I dette tilfellet er det ingen vilkår som må oppfylles for at skadelidte kan gjøre dette og heller ikke vil skadelidte ha en plikt til dette, bare en rett.

Et spørsmål som kan oppstå er om assurandøren vil ha mulighet til å unngå eller begrense sitt ansvar ved direktekravet? Etter 8.ledd 3.pkt vil nettopp dette være mulig ved at assurandøren vil kunne benytte seg av de samme innsigelsene som skipets eier kunne ha brukt hvis denne hadde blitt krevd for dekning. Dette vil blant annet omfatte de situasjonene der intet ansvar vil foreligge. Denne forsvarsmekanismen vil også kunne brukes i de situasjonene der eieren har mistet sin rett til å begrense sitt ansvar på grunn av sin medvirkning til hendelsen.

I 8.ledd 2.pkt. vil assurandøren ha mulighet til å begrense sitt ansvar etter reglene i art. 9 1.ledd på samme måte som eieren ville kunnet. Også her vil assurandøren ha mulighet til å benytte seg av denne bestemmelsen selv om eieren har mistet sin rett til å gjøre dette. Av andre forsvarsmekanismer kan assurandøren påberope seg at skaden er pådratt gjennom "*the wilful misconduct of the owner*", jfr 8.ledd 4.pkt. Ellers vil assurandøren ikke ha mulighet til å påberope seg andre fritaksgrunner som denne kunne ha brukt mot eieren hvis det var eieren som krevde dekning etter forsikringsavtalen. Bestemmelsen i 4.pkt fremhever at uaktsomhet fra eierens side ikke er nok og at dette

kun gjelder for eieren av skipet og ingen andre, dermed vil assurandørens rett være noe begrenset. Disse punktene kommer frem gjennom bruken av ordene "*wilful misconduct*" og "*owner*" i bestemmelsen. Dette med fritaket for eierens forsettlig handling har vært meget omdiskutert helt siden den dukket opp for første gang i CLC konvensjonen art. VII (8), hvor det ble hevdet at dette ville være urimelig for skadelidte. Men dette vil ikke ha noe for seg ettersom Fondet vil kunne dekke skadene som falt gjennom her.

Dette med direktekrav er ikke et nytt prinsipp i norsk rett. Etter forsikringsavtaleloven⁵⁸ vil regelen om direktekrav være noe annerledes bygget opp enn reglen etter HNS konvensjonen. Her vil forholdet basere seg på om forsikringen som er tegnet er frivillig eller tvungen. Er den tvungen som etter HNS konvensjonen vil adgangen til å fremme direktekrav mot assurandøren være vilkårsfri, jfr konvensjonens bestemmelser. Men hvis forsikringen er tegnet på frivillig basis, ikke påkrevd av en konvensjon, vil skadelidte kun ha adgang til å kreve direkte fra assurandøren der eieren av det ansvarlige skipet er insolvent, jfr fal. § 7-6, jfr § 7-8 og 1-3 (2) litra c. I prinsippet vil skadelidte få akkurat samme dekning, bare at denne i det siste tilfellet må man først søke dekning hos det ansvarlige skipet.

2.7 Tilfellene som involverer flere skip

Artikkel 8 i konvensjonen vil dekke det området der det er flere skip som frakter HNS materiale og som begge er knyttet til samme ulykke med lasten. I første ledd vil begge eiere av skipene bli ansvarlige for skadene som er påført andre, med mindre de er ansvarsfri etter bestemmelsene i art. 7. I siste punkt av 1.ledd vil dette ansvaret for skipene være et solidaransvar i de tilfellene hvor skaden som har skjedd ikke kan skilles ut som forårsaket av et bestemt skip. Dette betyr at skadelidte selv kan velge hvilke av skadevolderne som en vil søke dekning av, for begge av de skadevoldende parter vil da være ansvarlig for å dekke hele den skade som har skjedd.

⁵⁸ Fal. 16. juni 1989 nr 69.

Videre i annet ledd vil eierne av skipene kunne begrense hvert sitt ansvar etter de samme reglene som ellers⁵⁹ og etter tredje ledd vil den part som skadelidte har søkt dekning hos fortsatt ha rett til å søke regress hos den annen part som også er ansvarlig for skadene, men som ikke har blitt krevet for erstatning av skadelidte. Uten denne reglen ville situasjon fort ha blitt noe urimelig for den dekkende part, ettersom denne vil sitte med hele ansvaret mens den andre parten som også er ansvarlig kommer seg unna.

⁵⁹ Etter bestemmelsene i art. 9.

3 Samhandlingen mellom HNS konvensjonen og andre konvensjoner

3.1 Innledning

Som nevnt tidligere er målet med avhandlingen å ta for seg problemstillingen med at ansvarsgrunnlagene i HNS konvensjonen og 1910 konvensjonen er forskjellige og dermed vil kunne skape problemer ved løsning av ulykker mellom to skip. Målet er å se om det virkelig oppstår problemer og deretter se kort på hvordan man løse disse konfliktene. Først vil man se nærmere på 1910 konvensjonen og finne ut hvilke områder som denne konvensjonen vil dekke. Videre vil man se på hvilke ansvarsfordeling som konvensjonen gir på kollisjonstilfellene mellom skip. Deretter vil det bli sett nærmere på HNS konvensjonen for å finne ut om den har en bestemmelse som vil harmonisere mellom disse to konvensjonene, da med tanke på art. 42 i HNS konvensjonen. Så vil de skadetilfellene som er felles for konvensjonen bli behandlet, for å finne ut hvilke type skader som begge disse konvensjonene vil behandle og hvor konfliktene kan oppstå. Etter dette vil man se nærmere på de mulige konflikt situasjonene. Slik at man kan avgrense det videre arbeidet til å kun behandle de tilfellene hvor det oppstår overlappinger mellom konvensjonene og finne ut innholdet i disse konfliktene og hva de går ut på. Avslutningsvis vil det bli sett på mulige løsninger på overlappingene mellom konvensjonene, slik at man kan unngå denne overlappingen når HNS konvensjonen endelig trer i kraft.

3.2 Kollisjonskonvensjonen av 1910

3.2.1 Bakgrunnen for konvensjonen

Denne konvensjonen vedrørende kollisjoner mellom skip har lang internasjonal fartstid og bakgrunnen for at den ble opprettet var for å samkjøre statenes ansvarsregler

vedrørende kollisjoner mellom skip. Frem til 1910 hadde man tre forskjellige systemer⁶⁰, hvor statene til slutt ble enige om å bruke den skandinaviske modellen, med utvist skyld som ansvarsgrunnlag, som hovedreglen i 1910 konvensjonen (jfr konvensjonens art. 4). Dette arbeidet med ny konvensjon ble i hovedsak startet i 1889 under den første Internasjonale Maritime Konferanse, der man skulle løse problemet med kollisjoner på havet. Dette var i hovedsak rettet mot sjøveisreglene og tilsvarende regler som regulerte hvordan skip skulle opptre når de møttes på havet. 1910 konvensjonen dekker skader som har oppstått ved kollisjon mellom to eller flere skip og overlater erstatningens størrelse til den berørte staten og det samme gjelder ved ansvarsbegrensningens muligheten. 1910 konvensjonen er i dag gjengitt i den norske sjølovens kapittel 8, som regulerer hovedprinsippene for ansvaret mellom skip som har kollidert med hverandre.

3.2.2 Konvensjonens dekningsområde

Konvensjonen vil i utgangspunktet dekke de tilfellene der det har skjedd en kollisjon mellom to eller flere skip på ute på havet. Videre vil konvensjonen dekke i hovedsak de skadene som har oppstått ved denne kollisjonen, begrenset til personlige skader ombord skipene i kollisjonen, jfr art. 4 tredje ledd, og skader på selve skipene og deres last ombord, jfr art. 4 annet ledd. I tillegg vil også skader på andre eiendeler ombord disse skipene dekkes, jfr art. 4 tredje ledd siste alternativ. Forholdet til skader på 3. personer og eiendeler utenfor skipene som kolliderer med hverandre vil ikke berøres av denne konvensjonen og vil måtte løses etter de mer generelle erstatningsreglene i lovverket. I forhold til skader på passasjerene ombord egne skip vil Athens konvensjonen⁶¹ regulere dette ansvaret. Denne Athens konvensjonen er i prinsippet gjengitt i sjøloven kap. 15.

⁶⁰ USA & UK: delt ansvar, Skandinavia, Frankrike & Belgia: fordeling i forhold til utvist skyld og Tyskland, Italia og Argentina: ingen kunne kreve sine tap dekket av motparten.

⁶¹ Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974.

3.2.3 Ansvar etter 1910 konvensjonen

Tidligere har det blitt sett på HNS konvensjonen og i denne delen vil man se på 1910 ansvaret for å vise forskjellene i ansvarsprinsippene. Denne 1910 konvensjonen vil kun dekke de skader som har oppstått på grunn av kollisjonen mellom skipene, som nevnt ovenfor. Utgangspunktet for fordelingen av ansvaret etter 1910 konvensjonen vil være å finne hvem som er ansvarlig for skadene som oppstår ved kollisjonen.

Konvensjonen bruker uttrykket "*the vessel*" som ikke gir noe særlig pekepinn på hvem dette er. Ved å samkjøre bestemmelsene med sjl. § 151 vil forståelsen av uttrykket "*the vessel*" bli mer klar. Etter denne paragrafen vil det være rederen av skipet som vil bli ansett som den som har ansvaret for skadene som skipet har gjort. Videre vil ansvaret for de ansattes feil kanaliseres opp til skipets øverste ledelse, nemlig rederen. En nærmere utgreiing av reder begrepet og ansvaret vil ikke bli behandlet her.

Etter konvensjonens artikkel 3⁶² pålegger konvensjonen at ansvaret skal legges til den som har skylden for hendelsen. Dette viser at man har lagt opp til et subjektivt ansvarsregel, der man forutsetter at noen må ha gjort noe galt for at man skal kunne pålegges ansvar. Sjl. § 151 stiller opp denne regelen, der ansvaret er kanalisert til rederen av det ansvarlige skipet. Denne type culparegel finner man også i den mer generell rettede lov om skadeserstatning⁶³, hvor man må bevise at det har skjedd en feil eller forsømmelse for at arbeidsgiveren eller andre skal kunne holdes ansvarlig for skadene som har skjedd.

I de tilfellene at kollisjonen er en ren ulykkestilfelle vil partene i kollisjonen ikke kunne kreve noe av skadene dekket av motparten og dermed måtte dekke sine tap selv. Også force majeure tilstander vil falle inn under denne regelen. Art. 2 i konvensjonen⁶⁴ vil

⁶² Sammenlikne med sjøloven § 161 første ledd.

⁶³ Skl.13.juni 1969 nr 26.

⁶⁴ Sjl. § 162.

regulere disse tilfellene. Denne bestemmelsen vil være i tråd med den generelle regelen om at skyld må ha forekommet før ansvaret for skadene kan overføres til en annen part.

Situasjonen der begge skipene har skyld i kollisjonen reguleres av konvensjonens art. 4 første ledd⁶⁵, hvor ansvaret fordeles mellom partene etter en forholdsmessig brøk i forhold til deres utviste skyld i situasjonen. Videre blir dette ansvaret behandlet mer inngående i art. 4 annet og tredje ledd, der det skilles mellom type skade som har oppstått. Annet ledd dekker skader på last og andre eiendeler ombord og regelen er at hvert skip er kun ansvarlig for sin del av skadene etter skyldbrøken mellom partene. Dette er et proratarisk ansvar og går i en annen retningen enn det generelle ansvaret i norsk lovgivning som er solidaransvar⁶⁶.

Ved skader på personer er regelen en annen. Tredje ledd i art. 4 regulerer at der ansvaret er delt mellom skipene i kollisjonen, skal skipene være solidarisk ansvarlige for dødsfall og skader på personer ombord skipene. Virkningen av dette er at skadelidte kan søke dekning for sine skader på hvilket som helst av skipene i hendelsen for å få hele erstatningsbeløpet som denne har krav på, men det skipet som skadelidte søker dekning hos vil ha mulighet til å kreve regress mot det andre skipet for det beløpet som det andre skipet er egentlig ansvarlig for etter skyldbrøken mellom skipene. Ofte kan denne bestemmelsen spare skadelidte for mye bry, ved at denne kun trenger å forholde seg en part istedenfor to eller flere parter, som vil kunne skape vanskeligheter av forskjellige art. Denne regelen er mer i tråd med den generelle regelen i norsk rett og vil ikke skape noen problemer. Generelt vil disse skipene ha mulighet til å begrense sitt ansvar overfor lasteierne vedrørende lasteskader på sitt skip gjennom reglene i sjl. kapittel 13⁶⁷. Videre vil skipene kunne begrense sitt ansvar ved sammenstøt overfor lasteierne gjennom globalbegrensnings-reglene i sjølovens kap. 9, men dette punktet vil ikke bli nærmere behandlet i denne avhandlingen. Siden det er 1910 konvensjonen som er utgangspunktet for reglene i kap. 8 i dagens sjølov, vil det videre i avhandlingen bli sett nærmere på 1910 konvensjonen og ikke reglene i sjøloven. Et annet moment for å gjøre

⁶⁵ Sjl. § 161 annet ledd.

⁶⁶ Skl. § 5-3 første ledd.

⁶⁷ For eksempel sjl. §§ 275 og 280.

dette vil være at det er konflikten mellom HNS konvensjonen og 1910 konvensjonen som er det interessante her.

3.3 Harmoniserings bestemmelsen i HNS konvensjonens art 42

I dette avsnittet vil man se på om HNS konvensjonens art. 42, som er en harmoniserings bestemmelse mellom HNS konvensjonen og andre konvensjoner som behandler det samme området, vil kunne forhindre mulige konflikter mellom HNS konvensjonen og 1910 konvensjonen.

Helt fra starten av arbeidet med HNS konvensjonen har IMO vært opptatt av å ligge i forkant av alle de mulige problemene som kunne oppstå hvis bestemmelsene i konvensjonen avvek fra tilsvarende bestemmelser i andre konvensjoner, som regulerer det samme området som HNS konvensjonen dekker. Derfor har IMO, gjennom Legal Committee, hele tiden fokusert på at HNS konvensjonen skulle ha med seg en bestemmelse som skulle regulere de tilfellene der partene endte opp med å bli regulert av hver sin konvensjon som igjen hadde forskjellige ansvarsgrunnlag og som dermed ville gi forskjellige løsninger på det samme tilfellet.

Løsningen som IMO kom frem til vedrørende dette problemet var en "*supersession clause*" i konvensjonens art. 42, som gir HNS konvensjonen forrang over andre internasjonale konvensjoner i de tilfellene der det er konflikter mellom disse andre konvensjoner og HNS konvensjonen. På denne måten vil denne nye HNS konvensjonen overstyre de gamle bestemmelsene i de andre konvensjonene. Denne forrangen er begrenset til å gjelde for de konvensjonene som er allerede var åpnet for underskrivning, ratifikasjon eller inntreden på det tidspunktet da HNS konvensjonen ble lagt ut til underskrivning. Dette betyr at alle internasjonale konvensjoner som har blitt etablert etter at HNS konvensjonen ble lagt ut til underskrivning⁶⁸ ikke vil bli regulert av HNS konvensjonen.

⁶⁸ 3.mai 1996.

Nok en begrensning av dette prinsippet finner man art. 42 siste punkt, som bestemmer at denne artikkelen ikke skal virke inn på en HNS stats forpliktelser overfor en ikke-medlem stat, når disse forpliktelsene er bestemt av en av de ovennevnte konvensjonene, som var allerede åpne før HNS konvensjonen ble lagt ut. Et eksempel på dette vil være 1910 konvensjonen. Dermed vil Norge ikke kunne bruke reglene gitt i HNS konvensjonen på skip fra stater som ikke er med i HNS konvensjonen. Videre vil det momentet at Norge er del i 1910 konvensjonen gjøre at Norge vil være forpliktet til å følge de reglene som 1910 konvensjonen gir på fordelingen av ansvaret for dette skipet ved en eventuell ulykke.

Art. 42 har den samme ordlyden som tilsvarende bestemmelser i de andre ansvarskonvensjonene av nyere dato, eksempelvis CLC konvensjonen artikkel XII. Videre ser man at denne artikkelen vil i dette tilfellet ikke forhindre mulige konflikter mellom HNS konvensjonen og 1910 konvensjonen ettersom Norge vil være forpliktet til å følge reglene etter 1910 konvensjonen på de skipene fra andre 1910 stater.

3.4 De mulige konfliktene

3.4.1 Skade typene som er felles for konvensjonene

Før man kan sammenlikne konvensjonene med hverandre må det ses nærmere på hvilke skadebegrep som disse konvensjonene dekker og finne ut hvilke skadetilfeller som er sammenfallende for begge konvensjonene, HNS og 1910.

Som det er blitt gjort rede for vil 1910 konvensjonen dekke de tilfellene der det ved kollisjonen mellom skip har oppstått skader på selve skipene, skader på deres last og andre eiendeler ombord på skipene. Videre vil også tap av helbred og liv på personer ombord skipene omfattes av konvensjonens skadebegrep. 1910 konvensjonen vil derimot ikke dekke forurensningsskader på miljøet som har skjedd ved kollisjonen, siden denne konvensjonen ikke spesifikt nevner denne type skade.

Så kommer spørsmålet om hvilke typer skade som må oppstå før HNS konvensjonen skal kunne brukes på et tilfelle. Når det gjelder HNS konvensjonen, vil konvensjonens skadebegrep omfatte de skadene som er allerede ramset opp i del 2; personskader på det fraktende skipet og alle utenfor dette skipet, skade på ting utenfor skipet som frakter HNS materialet og til sist forurensningsskader. Det grunnleggende kravet som HNS konvensjonens art. 1 (6) 1.ledd stiller opp er at dette er skader som HNS materialet har forårsaket gjennom sine farlige egenskaper. Etter dette ser man at HNS konvensjonen ikke vil dekke de rene kollisjonsskadene, ettersom konvensjonen kun vil dekke skader som er påført på grunn av HNS materialet og dets farlige egenskaper. Dermed vil det ikke være mulig å bruke HNS konvensjonen til å løse de rene kollisjonstilfellene der det har kun oppstått kollisjonsskader på skipene eller ting/personer ombord skipene. Dette fører til at det ikke vil oppstå noen konflikter mellom HNS konvensjonen og 1910 konvensjonen på dette området, siden begge konvensjonene ikke vil være i bruk på dette tilfellet.

I forbindelse med personskadene vil det kunne oppstå spørsmål om hvilke personskader som HNS konvensjonen dekker. I prinsippet vil det være to typer personskade, skade på de ansatte ombord og skade på passasjerne ombord. Ved skade på passasjerer på eget skip vil Athens konvensjonen i utgangspunktet dekke ansvaret for disse skadene. Ellers vil også HNS konvensjonen art. 1 (6) 1.ledd litra a dekke et ansvar for skader som HNS materialet har gjort på personer generelt, både på og utenfor skipet som frakter materialet. Når det gjelder skader på personalet ombord vil dette ikke reguleres av Athens konvensjonen og vil derfor falle helt under ansvaret i HNS konvensjonen, så lenge det er snakk om skader påført av HNS materialet.

Ettersom art. 1 (6) 1.ledd litra b påpeker at HNS konvensjonen kun dekker skader på ting⁶⁹ utenfor det HNS fraktende skipet, så vil denne konvensjonen dermed ikke dekke slike skader på eget skip. Hvilket ansvar vil det da være for disse skadene? Svaret er at det vil være de generelle ansvarsreglene ved kollisjoner mellom skip som vil regulere dette forholdet, med andre ord bestemmelsene i 1910 konvensjonen skal anvendes og

⁶⁹ Både lasteskader og andre tingskader.

ikke reglene i HNS konvensjonen. I tillegg vil ansvaret for lasteskadene i noen tilfeller allerede være regulert mellom skipet og lasteeieren ved at de har avtalt et eget ansvarsgrunnlag for disse skadene. Her vil disse skadene i prinsippet uansett bli behandlet etter 1910 reglene eller egen avtale og dermed vil ingen konflikt mellom ansvarsgrunnlagene til konvensjonene oppstå i dette tilfellet.

For at disse to konvensjonene skal kunne sammenliknes er det nettopp vist i det foregående delene at det må forutsettes at skadene som har oppstått på skipene eller ombord kommer av HNS materialet eller dets farlige egenskaper. Ellers ville heller ikke HNS konvensjonen kunne brukes på forholdet. Men vil 1910 konvensjonen dekke slik skade som kommer av at det andre skipets farlige last?

Utgangspunktet her vil være som ved den generelle ansvarsregelen i skadeserstatningsloven, at skal man bli ansvarlig for en skade så må det være en årsakssammenheng mellom ens aktivitet (kollisjonen) og skaden som har oppstått. Dette kravet om årsakssammenheng er gjengitt i flere dommer og P-pilledommene er gode eksempler på dette punktet⁷⁰. Altså er dette et krav om nærhet mellom den skadevoldende handling og skadene som deretter oppstod. Videre stilles det opp et vilkår i disse dommene at hendelsen skal være hovedårsaken til at skaden oppstod for at ansvaret skal kunne plasseres hos den som skapte hendelsen som forårsaket skadene. Her vil det være nok med et overvekt av sannsynlighet for å pålegge ansvar. Dette viser at hvis kollisjonen er hovedårsaken til at HNS materialet har gått i luften eller på annen måte har gjort skade på ting, vil dette være skader som kollisjonen har gjort og 1910 konvensjonen vil kunne brukes på disse tilfellene som her er nevnt.

For å oppsummere situasjonen rundt konvensjonens felles skadeområde, så vil dette "felles" område omfatte skadene på det andre skipet, som ikke fraktet HNS materialet, og gjenstander på dette skipet, som last og personlige eiendeler til de ombord. Ved personskader vil konvensjonene være sammenfallende ved skader på personell ombord skipene som er innblandet i kollisjonen. Derimot ved personskader på passasjerne

⁷⁰ Rt 1974 s. 1160 og Rt 1992 s. 64, hvor kravet var at man måtte vise at pillebruken var skyld i skadene som oppstod, for at noe ansvar skulle oppstå.

ombord skipene vil situasjonen være noe annerledes. Som nevnt vil ansvaret for skader på egne passasjerer falle i hovedsak inn under Athens konvensjonen, med unntak for skader som HNS materialet har gjort. Men i de tilfellene der Athens-ansvaret ikke vil gjelde, der passasjer skipet og dennes ansatte er uten skyld, vil HNS konvensjonen og 1910 konvensjonen begge virke inn og skape konflikt mellom konvensjonene.

Avslutningsvis vil det kort nevnes at skader på 3.personer og ting utenfor skipene vil ikke reguleres av 1910 konvensjonen. Disse skadene vil måtte løses ved hjelp av de generelle reglene i det norske lovverket. Dette vil kunne reise en rekke interessante problemstillinger i forhold til HNS konvensjonens objektive ansvar, men dette vil være utenfor denne avhandlingens område. Det samme vil skje overfor forurensningsskadene som HNS materialet gjør til miljøet, hvor man måtte se nærmere på forurensningslovens regler⁷¹ kontra HNS konvensjonen.

3.4.2 Konfliktene

Ovenfor har det blitt gjennomgått de forskjellige skade typene som disse to konvensjonene dekker. I denne delen vil det bli sett på de forskjellige skade tilfellene som er felles for konvensjonene og hvordan disse to konvensjonene tar for seg ansvarsfordelingen for de skadene som oppstår. Utgangspunktet for arbeidet vil være å bruke 1910 konvensjonens regler på forholdet, for å så trekke inn HNS konvensjonens regler i beregningen for å se om mulige overlappinger mellom konvensjonene vil forekomme. Der hvor disse overlappingene oppstår vil muligheten for konflikter mellom konvensjonene være tilstede. Det er disse konfliktene mellom ansvarsgrunnlagene til konvensjonene som søkes identifisert.

I det videre arbeidet blir det forutsatt at kollisjonen skjer innenfor territorial farvannet til en medlems stat til HNS konvensjonen og er tatt inn i statens regler, slik at statens regler vedrørende ansvaret ved slike tilfeller vil regulere forholdet som har oppstått etter reglene gitt i HNS konvensjonen. Dette kommer av det generelle prinsippet om en stats

⁷¹ Lov av 13. mars 1981 nr 6, § 53 første ledd.

suverenitet som er hjemlet i folkeretten. Ellers kunne man risikere at statens regler, som er med på å skape mulige konflikter, ikke ville ha anvendelse på forholdet. Også eventuelle ansvarsfritak etter HNS konvensjonens art. 7 vil brukes der det vil være hensiktsmessig for å fremheve mulighetene for konflikter. Ellers vil forutsetningen være at de ikke kommer til anvendelse. Poenget med dette er å vise forskjellige problemstillinger der mulige ansvarsfritak etter HNS konvensjonens art. 7 vil kunne virke inn på forholdet og skape problemer for løsningen av ansvarsforholdet. Som det er nevnt ovenfor vil avhandlingen videre konsentrere seg om skadene som de fraktede HNS materialet har gjort på selve skip nr 2 og lasten og ting ombord dette skipet⁷² og skader på personer på begge skip som er involvert i kollisjonen.

Er det mulige konflikter ved de rene kollisjonsskadene?

Som nevnt tidligere vil de rene kollisjonsskadene som kun vil berøres av 1910 konvensjonen ikke skape noen konflikt mellom konvensjonene, siden man vil benytte seg av de samme reglene og ansvarsgrunnlag, og vil derfor ikke nevnes nærmere.

Er det mulige konflikter ved de rene HNS tilfellene?

Ved de rene HNS tilfellene, hvor hendelsen skjer mellom to skip fra stater som har ratifisert HNS konvensjonen vil hovedregelen i art. 42 gjelde og det objektive ansvaret for skadene som HNS materialet har gjort vil pålegges eieren av det skipet som fraktet HNS materialet. Her vil det ikke være noen skyld vurdering ettersom dette ansvaret vil være objektivt. Hvis eieren av skipet kan unnslippe ansvar ved hjelp av unntaksbestemmelsen i art. 7, vil HNS fondet dekke skadene opp til en viss verdi⁷³. Har begge skipene fraktet HNS materiale og begge lastene er ansvarlige for skadene som har oppstått vil disse skipene være solidarisk ansvarlige for disse skadene, både person- og tingskader jfr art. 1 (6) 1.ledd, begrenset opp til ansvarsbegrensningen i art. 9, jfr art. 8. Dette ansvaret for skadene etter konvensjonen vil fordeles likt på skipene i kollisjonen, siden begge skip er ansvarlig for skaden. Med dette menes det at det skipet som det kreves dekning hos vil kunne kreve regress mot det andre skipet for den del av skadene

⁷² Skade på passasjerenes eiendeler vil falle inn under Athens konvensjonen og avhandlingen vil unntaksvis behandle de tilfellene der denne regelen kommer til anvendelse.

⁷³ Mer om fondet se avsnitt 2.5.3.

som skip nr 2 skulle ha dekket (den delen som det første skipet har betalt for mye i forhold til sin del). Her vil det ikke forekomme noen konflikt mellom HNS konvensjonen og 1910 konvensjonen, ettersom 1910 konvensjonen ikke vil komme til anvendelse.

Ansvar for de rene kollisjonsskadene, der HNS materialet ikke har gjort noe skade, vil derimot ikke bli omfattet av HNS konvensjonen og ansvaret for disse skadene vil som nevnt bli fordelt etter skyldfordelings-regelen i 1910 konvensjonen. Dette vil gjelde for begge skipene som var involvert i kollisjonen. Her vil det heller ikke være noen konflikt mellom HNS konvensjonen og 1910 konvensjonen, siden begge konvensjoner ikke vil være i bruk på dette tilfellet og man vil ikke få to ansvarsregler satt opp mot hverandre.

Er det mulige konflikter ved blandingstilfellene?

Ovenfor har det blitt sett på de tilfellene hvor begge konvensjoner har virket hver for seg. I dette avsnittet vil det bli sett på de tilfellene der både 1910 konvensjonen og HNS konvensjonen vil virke inn på skadene som har oppstått.

a - HNS skipet har ansvaret

I de tilfellene der det er skipet som fraktet HNS materialet⁷⁴ som er skyld i kollisjonen mellom skipene, vil regelen i 1910 konvensjonen art. 3 pålegge HNS skipet hele ansvaret for skadene som har oppstått på grunn av HNS materialet. Etter HNS konvensjonen art 7 vil dette skipet videre også pålegges et objektivt ansvar for skadene som har oppstått⁷⁵. Situasjonen blir da at HNS skipet er ansvarlig etter begge konvensjonene. Spørsmålet blir da om HNS konvensjonen vil regulere dette forholdet hvor det er en overlapping.

Som det har blitt nevnt tidligere vil HNS konvensjonens art, 42 regulere forholdet mellom konvensjonene. Etter denne bestemmelsen vil HNS skipet kun være ansvarlig etter HNS konvensjons ansvaret fordi art. 42 utelukker ansvar etter andre eldre ansvarskonvensjoner for de skipene som er fra HNS medlems stater. Dermed vil

⁷⁴ Heretter kalt for HNS skipet.

⁷⁵ Som vist i oppsummeringen på slutten av avsnitt 3.4.1.

ansvaret etter HNS konvensjonen være det eneste ansvarsgrunnlag på disse skadene som har oppstått gjennom HNS materialet. Ettersom HNS skipet kun vil være ansvarlig etter HNS konvensjonen og skip nr 2 ikke vil ha ansvar ved denne situasjonen vil det heller ikke oppstå noen konflikt mellom konvensjonene.

Hvis det ikke hadde vært for art. 42 ville HNS skipet vært ansvarlig etter både 1910 reglene og HNS reglene, noe som ville ha gitt noen interessante problemstillinger ved dekningen etter disse konvensjonene. Eksempler vil kunne være forskjellen mellom eier og reder og deres mulighet for å begrense sitt ansvar etter forskjellige regler. Men dette vil ikke bli behandlet i avhandlingen.

b - Skip nr 2 har ansvaret

Hvis man snur på problemstillingen slik at situasjon er den at det er det andre skipet⁷⁶ som har hele skylden for kollisjonen og dermed de påfølgende skadene, vil løsningen bli en annen. Etter 1910 konvensjonens art. 3 vil det være dette skipet som skal bære hele ansvaret for disse skadene som har skjedd. Samtidig vil eieren av HNS skipet være pålagt objektivt ansvar for disse skadene etter HNS konvensjonens art. 7. I dette tilfellet vil det oppstå en konflikt der begge skipene vil være ansvarlige for de samme skadene som har oppstått ved denne kollisjonen bare etter hvert sitt ansvarsgrunnlag. Dette skjer ettersom HNS skipet vil være helt ansvarlig etter HNS konvensjonen, mens skip nr 2 også vil være helt ansvarlig for skadene etter 1910 konvensjonen. Nærmere blikk på denne konflikten vil bli gjort i neste del⁷⁷.

c - Ulykkestilfellene

Ved de rene ulykkestilfellene bestemmer 1910 konvensjonen art. 2 at hvert skip skal selv dekke egne skader som har skjedd ombord. Med dette er det forstått at skipene vil da ikke kunne kreve at det andre skipet dekker de skadene som man selv har fått på og ombord sitt eget skip. Etter dette vil skip nr 2 få ansvaret for de skadene som har oppstått på eget skip. Også i denne situasjonen vil HNS skipet ha objektivt ansvar for de skadene som HNS materialet har gjort. I dette tilfellet vil det heller ikke forekomme

⁷⁶ Heretter kalt skip nr 2.

⁷⁷ Avsnitt 3.5.2.

noen overlapping ved HNS skader på personer ombord HNS skipet, grunnet HNS konvensjonens art. 42⁷⁸. Hva med de gjenstående skadene ombord skip nr 2? For disse skadene, som omfatter personskadene og tingskadene på det andre skipet, vil det skje en overlapping mellom konvensjonene. Hvor skip nr 2 vil være ansvarlig for disse skadene på bakgrunn av 1910 konvensjonen, men HNS skipet vil være ansvarlig for skadene på objektivt grunnlag etter HNS konvensjonen.

Med dette er man igjen i den samme situasjonen som ovenfor der de to skipene i kollisjonen vil begge være den som er ansvarlig for å erstatte skadene som har oppstått, bare etter hvert sitt ansvarsgrunnlag basert på de to forskjellige konvensjonene. Siden denne konflikten er såpass lik den i (b), vil behandlingen være felles for disse to avsnittene⁷⁹.

d - Der ansvaret er delt mellom skipene

Til sist har man de kollisjons tilfellene der begge skipene i kollisjonen vil stå ansvarlig for skadene som har skjedd. Etter 1910 konvensjonen vil dette ansvaret som tidligere nevnt, bli regulert av art. 4 første ledd hvor ansvaret for skadene som har skjedd fordeles mellom partene etter deres utviste del av skylden for kollisjonen. I den videre gjennomgangen vil det skilles mellom skader på personer og skader på ting på skip nr 2, inkludert skipet.

i - Personskadene

I disse tilfellene vil HNS skipets ansvar etter HNS konvensjonen fortsatt være et objektivt ansvar for skadene HNS materialet har gjort. For skip nr 2 sin del vil 1910 konvensjonens art. 4 1.ledd regulere ansvaret. Etter art. 4 1.ledd vil skipene være ansvarlige for sin brøk av skadene basert på deres utviste skyld, skip nr 2 vil da kun være ansvarlig for sin brøkdel av skadene. Resultatet blir dermed at skip nr 2 vil være ansvarlig for en del av skadene etter 1910 reglene, mens HNS skipet vil være helt ansvarlig etter HNS reglene.

⁷⁸ Som vist ovenfor i avsnitt 3.4.2-a.

⁷⁹ Se avsnitt 3.5.2.

Etter disse reglene vil overlappingen mellom konvensjonene oppstå i forbindelse med dekningen av skip nr 2's ansvarsdel, ettersom begge skipene vil være ansvarlige for de samme skadene. Mer om denne konflikten og fordelingen vil behandles mer inngående i avsnitt 3.5.3. Det samme vil også gjøres om forholdet med solidaransvaret etter 1910 konvensjonens art. 4 3.ledd.

ii - Tingskadene

Disse skadene vil i hovedsak omfatte skadene på skip nr 2 og dette skips last som er forårsaket av HNS materialet. Sammen med skadene på skip nr 2 vil også skader på andre ting ombord enn lasten bli behandlet. Her vil man i utgangspunkt ha det samme forholdet som ved personskadene. Etter 1910 konvensjonen vil ansvaret for skadene fordeles mellom skipene etter utvist skyld i kollisjonen, mens etter HNS konvensjonen vil HNS skipet pålegges et objektivt ansvar for de tingskadene som HNS materialet har gjort. Overlappingen vil skje, som ved personskadene, ved at HNS skipets ansvar etter HNS konvensjonen vil også omfatte det som skip nr 2 vil være ansvarlig for etter reglene i 1910 konvensjonen art. 4 1.ledd. Det som skiller tingskadene fra personskadene er at tingskade ansvaret vil være proratarisk, jfr art. 4 2.ledd. Denne konflikten er behandlet nærmere i avsnitt 3.5.4.

3.5 Nærmere om de spesifikke konfliktene

3.5.1 Innledning

I avsnitt 3.4.2 ble områdene hvor det kunne oppstå konflikter mellom konvensjonene identifisert. I det følgende vil det blitt sett nærmere på disse konfliktene, hvor innholdet i konfliktene vil bli analysert nøye og det vil bli sett på hvilke spørsmål som vil reise seg ut fra dette. Her vil konfliktene bli behandlet i samme rekkefølge som de ble presentert i forrige del.

3.5.2 Konflikten ved ansvars plassering hos skip nr 2

Som det ble vist i avsnitt 3.4.2 (b) vil det oppstå en konflikt der konvensjonene overlapper hverandre. I tillegg til at partene vil bli ansvarlige for skadene etter hvert sitt system i konvensjonene vil det dukke opp andre problemer i denne konflikten mellom ansvarsgrunnlagene.

Men hvilke skader vil konflikten omfatte? Passasjerskadene på skip nr 2 vil dekkes av Athens konvensjonen, hvor skip nr 2 selv har skyld i skadene og konvensjonen kan derfor anvendes på forholdet. For disse skadene vil også HNS konvensjonen gjelde og skadelidte får selv velge hvem man vil søke dekning hos. Ved lasteskadene vil skip nr 2 kunne begrense sitt ansvar gjennom fraktavtalen⁸⁰ og reglene om globalbegrensning. Mens HNS skipet vil kunne begrense sitt ansvar gjennom HNS konvensjonen art. 9 og reglene om globalbegrensning. Samme mulighet for begrensning vil også HNS skipet ha for personskadene på de ansatte ombord skip nr 2. For skip nr 2's del vil disse skadene følge 1910 reglene og vil kunne begrenses gjennom globalbegrensningsreglene. I disse to siste tilfellene vil skadelidte selv velge hvilke av disse to partene som en vil søke dekning hos. Der skadelidte har fått dekket sitt krav, vil denne ikke lenger ha mulighet til å kreve dekning av andre.

Her har spørsmålet om hvem skadelidte kan søke dekning hos allerede blitt besvart, men spørsmålet om den som utbetaler erstatningen har mulighet til å kreve noe av beløpet dekket av den andre parten gjennom regress, må ses nærmere på. Bakgrunnen for dette spørsmålet vil basere seg på at også det andre skipet hadde et ansvar for skadene som har oppstått. Svaret på dette problemet vil kunne finnes i de mer generelle erstatningsreglene. Etter skl. § 5-3 annet ledd vil det være adgang for at den parten som det er søkt dekning hos, å kreve regress av de andre som også er pålagt ansvar for skadene som dekket. Spørsmålet blir videre om når denne muligheten kan brukes. For å søke regress etter denne bestemmelsen vil kravet i loven være at dette vil være tillatt når det er hensiktsmessig i forhold til ansvarsgrunnlaget og forholdene ellers. Dette gir en

⁸⁰ Sjl. kap. 13.

meget åpen mulighet for å bruke denne regelen, hvor man i prinsippet må se på rimeligheten rundt det at en av partene vil kunne komme seg unna ansvaret sitt. Ved fordelingen av selve ansvaret i forbindelse med regressoppgjøret har retten kommet med noen pekepinn på hvilke momenter som vil være relevante⁸¹, hvor det ble blant annet sett på årsaksbildet og forsikringsmuligheten til partene. I tillegg vil ansvarsgrunnlagene til partene være viktige momenter ved vurderingen av fordelingen, hvor det vil bli sett strengere på det objektive ansvaret enn det vanlige skyld ansvaret. Om også denne siste parten som fanges opp av regresskravet kan begrense sitt ansvar etter regressen er ikke nevnt. Utgangspunktet vil være at denne parten ikke skal pålegges mer ansvar enn det man ellers ville ha hatt etter det opprinnelige ansvaret. Dermed vil det også være rimelig i forhold til dette prinsippet at parten vil kunne bruke sin mulighet til å begrense sitt ansvar etter de reglene som man ellers ville ha vært ansvarlig etter. Her vil det kunne bli en løsning på denne overlappingen mellom konvensjonene, men arbeidet med å komme frem til løsningen vil være tung og kronglete.

Sannsynligheten for at denne overlappingen mellom konvensjonene vil oppstå vil være begrenset i de tilfellene der eieren av HNS skipet kan bruke ansvarsfritaket i HNS konvensjonen art. 7 (3), hvor ansvaret etter denne konvensjonen kan settes ned eller reduseres helt i de tilfellene der skylden for skadene ligger hos en annen. Dette vil kunne føre til at i de tilfellene der skip nr 2 kan begrense sitt ansvar, så kan skadelidte risikere å ikke få dekket hele sitt krav gjennom disse ansvarskonvensjonene.

3.5.3 Konflikten ved delt ansvar for personskadene

I avsnitt 3.4.2 (d) i ble det sett på konflikten mellom konvensjonene der ansvaret for skadene etter 1910 konvensjonen ble delt mellom skipene i kollisjonen, der HNS skipet var helt ansvarlig for personskadene på skip nr 2 og skip nr 2 var ansvarlig for en del av denne skaden etter 1910 reglene. Her vil behandlingen av overlappingen mellom konvensjonene vedrørende personskader bli delt opp i to grupper: passasjerskadene og personellskadene, for å bedre overblikket over forholdet.

⁸¹ Rt 1965 s. 1309 og Rt 1967 s. 1248.

Ved passasjerskadene vil skip nr 2 være ansvarlig for sine passasjerskader gjennom Athens konvensjonen på grunn av sin utviste skyld⁸². Dette vil bety at reglene i 1910 konvensjonen ikke vil regulere dette forholdet og skip nr 2's ansvar etter 1910 konvensjonen vil ikke oppstå. Men HNS skipet vil fortsatt være ansvarlig etter HNS konvensjonens art. 7 (1), noe som vil føre til at skadelidte kan selv velge hvem som det skal kreves dekning hos. Her vil det ikke oppstå noen konflikt mellom HNS konvensjonen og 1910 konvensjonen, der HNS skipet ikke vil ha egne passasjerer siden det er et lasteskip. Hadde HNS skipet hatt egne passasjerer ville HNS skipet fortsatt vært ansvarlig for disse etter HNS konvensjonen eller gjennom Athens konvensjonen. For skip nr 2's del ville skipet hatt ansvar etter sitt skyldbrøk jfr 1910 reglene og en overlapping ville ha forekommet. Her ville skadelidte igjen kunne velge hvilke skip en skulle kreve ansvar av og man kommer i tilsvarende situasjon som i 3.5.2.

Når det gjelder personellskadene vil situasjonen være den at HNS skipet vil være ansvarlig etter HNS konvensjonen for alle personellskader som har oppstått i kollisjonen på grunn av HNS materialet. Dette vil kollidere med ansvaret etter 1910 konvensjonen, skip nr 2 kun vil være ansvarlig for sin brøk av skadene. Et eksempel på overlappingen her er der ansvaret etter 1910 konvensjonen art. 4 (1) er satt til 50/50, ved ansvar etter HNS konvensjonen vil HNS skipet være ansvarlig for skip nr 2's halvpart av skadene. Overlappingen vil derfor i dette tilfellet skje for denne "halvpart" som både skip nr 2 og HNS skipet vil være ansvarlig for. Her vil man i prinsippet få den samme type problem som i delen ovenfor, 3.5.2.

Ved at ansvaret etter 1910 konvensjonen vil være et solidaransvar⁸³, vil spørsmål da bli om dette vil få innvirkning på de tilfellene der det er overlapping.

Dette med solidaransvar vil bety at skadelidte kan velge hvilke av skipene som denne vil kreve full dekning av for å få erstattet sine skader, i motsetning til pro rata tilfellene der skadelidte må søke hver part for den del som de har ansvar for. I tillegg vil det skipet som det er krevet full dekning hos ha mulighet til å kreve regress mot det andre

⁸² Konvensjonens art. 3 (1).

⁸³ Jfr art. 4 tredje ledd.

skipet, som også vil være delvis ansvarlig for skadene, for det beløpet som man har betalt for mye i forhold til sin skyldbrøk. Mot dette regresskrav vil det andre skipet kunne begrense sitt ansvar på samme måte som hvis det var skadelidte som krevde dekning mot seg⁸⁴.

Solidaransvaret etter 1910 reglene vil kun forekomme i de tilfellene der skadelidte søker dekning hos et av skipene for sine skader etter ansvarsreglene i 1910 konvensjonen, i dette tilfellet vil det være når skadelidte søker dekning hos skip nr 2. Vanligvis vil skip nr 2 kun være ansvarlig for sin brøkdel av skadene, men på grunn av solidaransvaret vil skip nr 2 ha ansvaret for å dekke hele kravet hvis skadelidte krever det. Spørsmålet blir da om det at HNS skipet ikke vil være ansvarlig etter 1910 konvensjonen skape problemer ved regressoppgjøret for solidaransvaret?

Som vist tidligere vil HNS konvensjonen art. 42 hindre at HNS skipet blir pålagt ansvar etter 1910 konvensjonen. Ved at HNS skipet ikke er ansvarlig etter 1910 reglene vil dette skipet heller ikke være pålagt dette solidaransvaret og dermed vil heller ikke skip nr 2 ha regressrett for sine merutgifter under 1910 ansvaret, ettersom HNS skipet ikke vil være pålagt dette ansvaret. Men derimot vil det fortsatt være mulig for skip nr 2 allikevel å få til et regressoppgjør etter den tidligere nevnte regel i skl. § 5-3 (2). Hvis ikke vil dette solidaransvaret kunne fremstå som noe urimelig så lenge man har to ansvarsgrunnlag å forholde seg til. Et annet problem som kan oppstå er der HNS skipet kan fraskrive seg ansvaret som HNS konvensjonen pålegger dette skipet. Dette vil føre til at skip nr 2 vil kunne få hele ansvaret for skadene gjennom sitt solidaransvar overfor skadelidte og dette kan være problematisk i de tilfellene der skip nr 2 ikke kan dekke hele tapet som har oppstått. Dette er et problem som forresten også vil kunne oppstå i andre situasjoner og konvensjoner. Men på den andre siden vil ansvaret for skadene som skadelidte ikke får dekket vil jo kunne kreves av en annen som kan være ansvarlig, som for eksempel eieren av godets som gjorde skaden.

⁸⁴ Jfr art. 4 (3) siste del og (4).

Ved de rene ulykkestilfellene vil konflikten bli svært lik den som er behandlet ovenfor i dette avsnittet. Dermed vil også overlappingen og løsningen være den samme som allerede er nevnt og det vil ikke være behov for å gå gjennom dette en gang til.

3.5.4 Konflikten ved delt ansvar for tingskadene

Ved disse skadene vil det være snakk om lasteskader og skader på andre ting ombord skip nr 2. Når det gjelder skade på den siste gruppen vil konflikten mellom konvensjonene være som ved personellskadene og overlappingen vil skje der HNS skipet også får ansvaret for skip nr 2's del av skadene. Løsningen vil derfor også være den samme som for disse personellskadene.

For lasteskadene ombord skip nr 2 vil skip nr 2 ofte ha en egen avtale med lasteeieren⁸⁵, der skip nr 2 vil ikke vil ha ansvar eller bare redusert ansvar for slike skader. I disse situasjonene vil HNS skipet etter HNS ansvaret uansett være ansvarlig for disse skadene.

I dette tilfellet vil skip nr 2 kun være ansvarlig for sin del av skadene ettersom ansvaret etter 1910 reglene vil kun være et pro rata-ansvar, der partene vil kun være ansvarlige for sine egne ansvarsbrøk og ikke mer. Etter HNS konvensjonen vil HNS skipet være helt ansvarlig og man får den samme konflikten og overlapping som ovenfor, med samme problemstilling.

3.6 Løsninger på konfliktene

3.6.1 Innledning

Som det har blitt vist i avsnittene 3.5.2 til 3.5.4 vil det i visse situasjoner oppstå en konflikt mellom ansvarsgrunnlagene i HNS konvensjonen og 1910 konvensjonen om

⁸⁵ Etter sjl. kap 13.

sammenstøt mellom skip, som vil skape en overlapping av ansvar for en rekke av skadene som HNS materialet har påført både personer og skip. I det følgende vil det bli sett på mulige tiltak som kan gjennomføres for å forhindre disse konfliktene mellom konvensjonene. Den grunnleggende tanke med løsningen av konflikten vedrørende overlappingen mellom 1910 konvensjonen og HNS konvensjonen vil være å hindre overlappingen og skape et ensartet ansvarsgrunnlag for skadene som HNS materiale har gjort på personer og ting i området rundt det. Løsningene som trekkes frem vil være vurdert med blick på gjennomføringen av ratifikasjonen av HNS konvensjonen for Norges del.

3.6.2 Endre 1910 konvensjonen

Det første tiltaket man kan se på for å forhindre overlappingen mellom konvensjonene er å endre selve 1910 konvensjonen til å ikke gjelde ved de tilfellene der denne konvensjonen kommer i konflikt med andre konvensjoner som er av nyere dato og mer spesifikke i sin anvendelsesområde, slik som HNS konvensjonen er. På denne måten vil man da kunne unngå at begge konvensjonene regulerer det samme området og skader, og dermed hindre forekomsten av denne overlappingen av ansvarsgrunnlag. Spørsmålet som herved må stilles er om det er adgang til å endre 1910 konvensjonen slik at den ikke lenger vil regulere HNS tilfellene.

Utgangspunktet for om konvensjonen kan endres er konvensjonen selv. Har konvensjonen en egen bestemmelse som regulerer dette spørsmålet? I konvensjonens artikkel 14 finner man nettopp en slik bestemmelse der en av partene i konvensjonen kan kreve en ny konferanse der man skal behandle endringsforslag eller tillegg (*amendments*) til konvensjonen. De mer utdypende reglene vedrørende selv prosessen er ikke nærmere beskrevet i konvensjonen og man må derfor søke svar på dette et annet sted. Wienkonvensjonen om "*Law of Treaties*" behandler dette tema inngående. Spesielt art. 40, der det nevnes at alle partene til konvensjonen har rett til å delta i behandlingen

og endringene vil kun gjelde for de som uttrykkelig aksepterer dem⁸⁶. Dette viser at 1910 konvensjonen i prinsippet vil kunne endres hvis behovet oppstår.

Et problem med denne løsningen vil være at ikke alle stater som er del i 1910 konvensjonen vil være like interessert i å endre de reglene på dette området som man har i dag. Med denne motvilligheten til å endre konvensjonen på dette punktet vil det kunne bli svært vanskelig med å samle et stort nok flertall bak endringsforslaget og dermed ville man risikere at dette arbeidet med å endre konvensjonen blir halt ut i det uendelige.

En annen mulighet er at Norge inngår særavtaler med de andre statene som er med i 1910 konvensjonen, men muligheten for at noen stater sier nei til en slik avtale vil kunne være stor og dermed ville man fortsatt ha det samme problemet med konflikter i de tilfellene der et av skipene som er innblandet i kollisjonen er fra en slik stat.

I prinsippet vil en slik løsning som dette ikke ha store muligheter til å bli gjennomført og vil egentlig kun passe inn som en nødløsning.

En annen løsning vil være det grepet at Norge deponerer en melding hos ledelsen av 1910 konvensjonen og frasier seg bruken av 1910 konvensjonen i HNS tilfellene. Denne løsningen vil være noe lik den ovenfor, bare med den vri at endringen kun vil gjelde for Norges del. Lovligheten av dette tiltaket vil være noe diskutert, der forbehold kun kan i prinsippet gis ved ratifikasjon eller tiltredelse av konvensjonen og ikke etter, jfr Wienkonvensjonen art. 19.

3.6.3 Oppsigelse av 1910 konvensjonen

En tredje mulig løsning på den oppståtte konflikten mellom nevnte konvensjoner er å oppheve 1910 konvensjonen som i prinsippet skaper konflikten med HNS konvensjonen. Formålet med å melde seg ut av konvensjonen er å få en ensrettet løsning

⁸⁶ Ruud, Ulfstein og Fauchald 1997 s.73.

på ansvarsfordelingen ved skader påført av HNS materiale. Hvis Norge endrer anvendelsesområdet til 1910 konvensjonens regler som er gjengitt i den norske sjøloven uten at dette er noe som det er enighet om blant partene i konvensjonen, vil Norge bryte 1910 konvensjonen og vil da være ansvarlig for dette. Hvilket ansvar dette vil være vil ikke bli behandlet her. Etter dette må man dermed se på muligheten om å si opp konvensjonen hvis man ikke får endret den.

Spørsmålet blir således om denne 1910 konvensjonen kan sies opp. Den generelle regelen vedrørende adgangen til å si opp konvensjoner og traktater finner man i Wienkonvensjonen artikkel 56. Denne bestemmelsen regulerer i hovedsak de tilfellene der konvensjonen selv ikke nevner noe om oppsigelsesadgangen. Her gjøres det klart at hovedreglen er at konvensjoner og traktater skal holdes og kan ikke sies opp, "*pacta sunt servanda*". Denne regelen er meget omdiskutert og i den senere tid har det skjedd en omveltning av denne hovedregelen, der det har blitt mer akseptert at der konvensjonen ikke nevner noe om oppsigelsesmuligheten så vil man måtte godta at en part til konvensjonen kan melde seg ut av den. Som det har blitt sagt, så kan man ikke holde på en part som har bestemt seg for å komme seg ut av konvensjonen⁸⁷.

I tilfellet med 1910 konvensjonen må man først se på selve konvensjonen for å se om konvensjonen har en bestemmelse som regulerer oppsigelsesadgangen og eventuelt hvilke regler den inneholder om prosessen rundt oppsigelse av en av partene. Etter konvensjonens art. 17 vil partene til denne konvensjonen ha rett til å trekke seg fra konvensjonen. Her vil partene ha en oppsigelsestid på ett år etter at utmeldelsen er meddelt til konvensjonens ledelse. Dette viser at Norge vil ha adgang til å kunne si opp denne konvensjonen for å forhindre at denne konvensjonens ansvarsregler kommer i konflikt med HNS konvensjonens ansvarsregler.

Et problem som videre vil dukke opp er at denne 1910 konvensjonen dekker et større felt enn bare det området som reguleres av HNS konvensjonen. 1910 konvensjonen er en generell konvensjon som regulerer ansvaret ved skader påført ved sammenstøt mellom skip og selv om Norge blir del av HNS konvensjonen vil denne konvensjonen

⁸⁷ Ruud, Ulfstein og Fauchald 1997 s. 73.

ikke gi noen løsninger på ansvaret utenfor HNS konvensjonens område. Dette viser at Norge vil fortsatt ha behov for et sett med regler som regulerer ansvaret ved de vanlige kollisjonene og andre skader som disse sammenstøtene vil føre med seg. Riktignok vil man fortsatt ha skadeserstatningsloven, men det vil ikke være noe i veien for at man kan fortsatt beholde de reglene man har i dagens sjølov⁸⁸. Dette vil kunne gjøres ved å beholde de reglene som er gitt i sjøloven på bakgrunn av 1910 konvensjonen, samtidig som når man melder seg ut av konvensjonen og i tillegg lage en bestemmelse som avgrenser anvendelsesområdet til disse reglene mot HNS skadene.

⁸⁸ Kapittel 8.

Oppsummering og avslutning

Som det har blitt vist vil HNS konvensjonen introdusere noen nye ideer på området vedrørende skader ved sammenstøtet mellom skip som er skapt av de materialene som faller inn under HNS (Hazardous Noxious Substances) begrepet. Den største endringen vil angående være ansvarsgrunnlaget for de skadene som faller inn under HNS konvensjons ansvaret, hvor man går over fra et culpa-ansvar til et objektivt ansvar for disse skadene.

Videre vil en annen viktig endring på dette området være forsikringsplikten for det skipet som frakter HNS materialet, hvor skadelidte skal sikres dekning for sine skader i forhold til HNS skipets ansvar. Av andre momenter som kan nevnes er direktekravsadgangen for skadelidte ved HNS skader, der det vil forekomme en oppmykning i forhold til den gjeldende norske rett. Her vil det ikke lenger kreves at sikrede etter forsikringen må være insolvent for at skadelidte skal kunne kreve dekning direkte av assurandøren.

Men som det har blitt gjort rede for i avhandlingen vil det med disse endringene som kommer med HNS konvensjonen også oppstå konflikter hvor det forekommer overlappinger mellom konvensjonene på bakgrunn av de forskjellige ansvarsgrunnlagene. Som det har blitt forsøkt vist, vil det med å ha to forskjellige regelsett som behandler samme område være noe uheldig og uryddig. Dette kommer frem ved at overlappingen fører til at begge skip blir ansvarlige for skadene og dette igjen vil kunne vanskeliggjøre erstatningsoppgjøret. Et eksempel vil være der HNS skipet ikke vil være ansvarlig etter HNS konvensjonen og skip nr 2 ikke har skyld etter 1910 reglene. Videre vil man kunne risikere at hele ansvaret for personskadene blir lempet over på skip nr 2 uten at dette skipet igjen får mulighet til å kreve noe av dette dekket av HNS skipet ettersom dette skipet ikke vil ha ansvar etter 1910 reglene på grunn av HNS konvensjonens artikkel 42.

De mulige løsningene som er foreslått i avsnitt 3.6 er i hovedsak eksempler på hvordan det er mulig å komme unna de mulige konfliktene mellom konvensjonene og skape et ensartet system for behandlingen av ansvaret for skader som oppstår på grunn av HNS materialets farlige egenskaper. Disse forslagene vil være svært inngripende og vil kreve mye arbeid for å få gjennomført, men dette må kanskje være den prisen som man må betale for å få samlet inn de løse trådene.

Som det er gitt uttrykk for vil dette området hvor konfliktene kan oppstå være meget liten og vil ikke oppstå altfor ofte, slik at gjennomføringen av HNS konvensjonen i Norge ikke vil stå i fare på grunn av omfattende konflikter. Det kan stilles spørsmål om man burde delta en slik konvensjonen som HNS konvensjonen, hvis dette vil skape problemer som det gjør. Men resultatet med ratifisering vil være at det blir etablert et fast regelsett vedrørende HNS skader som vil være med på å etablere et ensartet praksis som igjen vil sikre skadelidte full dekning for sine skader gjennom to "tårn" systemet. I tillegg vil det med HNS konvensjonen bli lagt ned en ny brikke i reglene om ansvar for frakt på sjøen, hvor HNS reglene vil være samkjørte med ansvaret etter CLC og bunkersoljekonvensjonen.

Norge har som nevnt tidligere pr dags dato ikke ratifisert denne HNS konvensjonen, men Sjølovskomiteen jobber med dette og fått utsatt sluttfristen for sitt arbeide til rundt sommeren 2004. Kjernepunktet som det arbeides mye rundt for tiden er mottakerdefinisjonen og måter å få registrert lasten og dens mottakerne på. For selve ratifisering av HNS konvensjonen er den uoffisielle datoen for Norges del foreløpig satt til juni 2006, hvis alt går etter planene. Så da gjenstår det bare å vente på rapporten fra Sjølovskomiteen og se hva den har kommet frem til.

Register

Litteraturliste

Dueck, Gunilla, 1989. *Ersättning för att förhindra oljeskada*. Marfus nr 168 - Oslo, Nordisk Institutt for Sjørett, 1989 - 52 s.

Eckhoff, Torstein og Jan E. Helgesen, 2001. *Rettskildelære* - 5. utg. ved Jan E. Helgesen. Oslo, Universitetsforlaget. 2001 - 414 s. - ISBN 82-518-3988-2.

Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull, 1999. *Innføring i sjørett* - 5. utg. Oslo, Forsikringsakademiet, 1999 - 558 s. - ISBN 82-90260-45-8.

Fleischer, Carl August, 1994. *Folkerett*. Oslo, Universitetsforlaget. 1998 - 284 s. - ISBN 82-00-21798-1.

Hodges, Susan og Christopher J.S. Hill, 2001. *Principles of Maritime Law* - 5. utg. London, LLP. 2001 - 689 s. - ISBN 1-85978-998-6.

Hov, Jo, 1999. *Rettergang I, Sivil- og straffeprosess*. Oslo, Papinian. 1999 - 542 s. - ISBN 82-91060-08-8.

Klæstad, Helge, 1920. *Rederansvaret*. Kristiania, Cappelen. 1920 - 381 s.

Knoph, Ragnar, 1931. *Norsk Sjørett* - 2. utg. Oslo. 1931 - 390 s.

Lødrup, Peter, 1966. *Luftfart og ansvar: en undersøkelse av tredjemannsansvar i norsk og fremmed luftrett*. Oslo, Tanum. 1966 - 652 s.

Lødrup, Peter, 1995. *Lærebok i erstatningsrett*. Oslo. 1995 - 492 s. - ISBN 82-990563-3-0.

Mandaraka-Sheppard, Aleka, 2001. *Modern Admiral Law*. London, Cavendish Publishing Limited. 2002 - 1015 p. - ISBN 1-85941-531-8.

Ruud, Morten, Geir Ulfstein og Ole Kristian Fauchald, 1997. *Utvalgte emner i folkerett, Metode-miljø-havrett-handel*. Oslo, Tano Aschehoug. 1997 - 187 s. - ISBN 82-518-3408-2.

Selvig, Erling, 1970. *Mot objektivt rederansvar? - det objektive bedriftsansvars anvendelse i sjøfartsforhold*. I: Tidsskrift for rettsvitenskap, 1970 - s. 225-253.

Özcayir, Z. Oya, 1998. *Liability for oil pollution and collisions*. London, LLP Reference Publishing. 1998 - 573 s. - ISBN 1-85978-158-6.

Norske offentlige dokumenter

NOU 1973: 46. Om lov om endringer i lov av 20. juli 1893 om sjøfarten m.m.

Ot. Prp. Nr 48, 1973-1974. Om lov om endringer av 20. juli 1893 om sjøfarten m.m.

Norske lover

Lov om sjøfarten, 24. juni 1994 nr 39

Lov om skadeserstatning, 13. juni 1969 nr 26

Lov om forurensning, 13. mars 1981 nr 6

Lov om forsikringsavtaler, 16. juni 1989 nr 69

Norsk rettspraksis

Rt 1965 s. 1309

Rt 1967 s. 1248

Rt 1974 s. 1160 - P-pilledommen I

Rt 1992 s. 64 - P-pilledommen II

Nordiske dommer

ND 1983 s. 1 - Tsesis saken

ND 1987 s. 64 - Jose Marti saken

Konvensjoner

International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with Respect to Collisions Between Vessels, 1910.

Statute of the International Court of Justice (Statuttene til ICJ), Vedtatt: 1945.06.26, I kraft: 1945.10.20 .

Vienna Convention on the Law of Treaties (Wienkonvensjonen), Vedtatt: 1969.05.23, I kraft: 1980.01.27.

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage. Vedtatt: 1969.11.29, I kraft: 1975.06.19. Endringsprotokoll. Vedtatt: 1992.11.27, I kraft: 1996.05.30.

International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage. Vedtatt: 1971.12.18, I kraft: 1978.10.16. Endringsprotokoll. Vedtatt 1992.11.19, I kraft: 1994.11.22.

Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.

United Nations Convention on the Law of the Seas. Vedtatt: 1982.12.10, I kraft: 1995.11.16.

International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious substances by Sea. Vedtatt: 1996.05.03

International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage. Vedtatt: 2001.03.23.

Dokumenter fra IMO's Legal Committee

LEG 62/4 - Consideration of a possible convention.

LEG 80/10/2 - Iverksettelse av tiltak for gjennomføringen av HNS konvensjonen.

LEG 81/7 - Progress report.

LEG 82/8 - Progress report.

LEG 83/6 - Special meeting.

LEG 83/INF.3 - Manual/Guide til HNS konvensjonen.

LEG 84/9 - Draft overview.

LEG 85/5 - Progress report.

LEG 85/INF.2 - Report on incidents involving HNS.

LEG 86/7 - Progress report.

LEG 87/11 - Special meeting.

LEG 87/11/1 - Papirene til møtet: LEG 87/11.

Resolusjoner

IMO Assembly Resolution A.898(21) Guidelines on Shipowners' Responsibilities in Respect of Maritime Claims. Vedtatt: 1999.11.25.

IMO Assembly Resolution A.932(22) - Implementation of the HNS Convention.

Vedtatt: 2001.11.29.

Artikler

Speares, Sandra. *Tangible damage clouds concern over HNS threats*. Lloydlist.com. 2002.12.04 [].

Coppack, Lee. *Growing momentum for HNS clamp*. Lloydlist.com. 2003.01.16 [].

TradeWinds 31 May 02

TradeWinds 14 Jun 02

TradeWinds 25 Apr 03

Nettsider

www.imo.org

www.iopcfund.org

www.comitemaritime.org

www.folk.uio.no/erikro/www/HNS